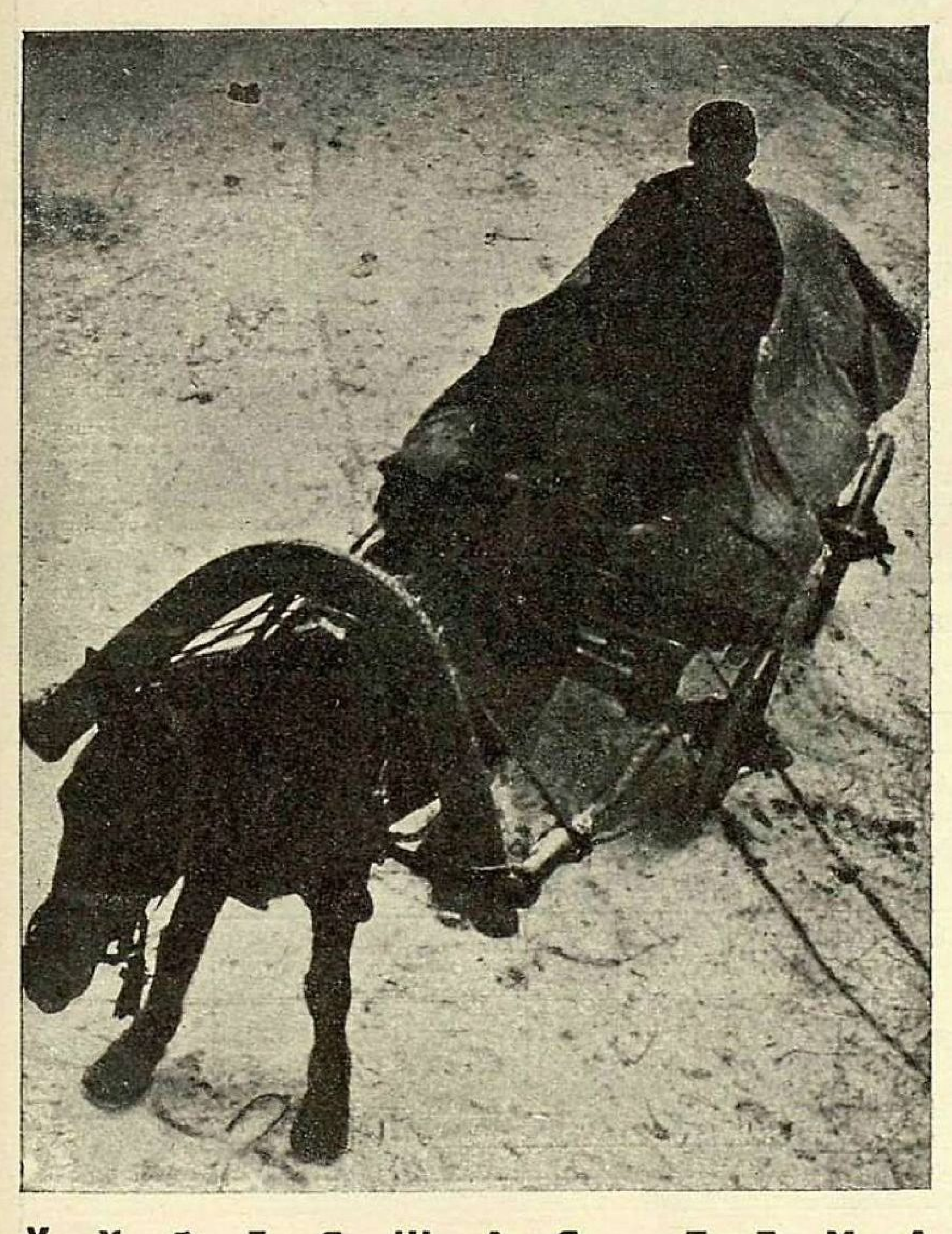
ЗА РУЛЕМ



УХОДЯЩАЯ ТЕМА

24
1929

АКЦИОНЕРНОЕ ИЗДАТЕЛЬСКОЕ ОБЩЕСТВО «ОГОНЕК»

К ЧИТАТЕЛЯМ

Журнал „За Рулем“ за 2 года своего существования добился больших успехов. Вместо ежемесячника с тиражом в **35.000** экз. в 1928 г., журнал в 1929 г. перешел на двухнедельный выпуск и увеличил свой тираж до 40.000, т.-е. стал давать **80.000** экз. в месяц.

Однако, в 1930 г. в год великой социалистической стройки, в особенности на автодорожном фронте, этого недостаточно.

Соответственно общему под'ему автодоровского движения в стране, в 1930 г. тираж „За Рулем“ должен быть доведен до 100.000 экз. Для этого цена на журнал в 1930 г. значительно **снижается**. Но одно снижение цены не даст желательных результатов. Только активное участие самих читателей в распространении своего журнала сможет обеспечить стотысячный тираж и тем самым сделает возможным дальнейшее снижение цены и улучшение качества журнала.

Редакция приглашает всех читателей принять активное участие в распространении журнала „За Рулем“.

Редакция журнала „За Рулем“

УСЛОВИЯ СОРЕВНОВАНИЯ

1-я премия — (одна) **новый велосипед** будет выдан вербовщику, занявшему первое место по количеству собранных подписок (не менее 50 экз.).

2-я премия — (три) **три кожаных шоферских куртки** получат вербовщики, занявшие 2, 3 и 4 места по количеству собранных подписок (не менее 25 экз.).

3-я премия — (пять) **пять библиотечек по автодорожному делу** стоимостью в 25 рублей каждая, будут выданы занявшим 5, 6, 7, 8 и 9 места по количеству собранной подписки.

Кроме того, все вербовщики, не получающие премий, но собравшие не менее трех подписок, получат за каждые 3 подписки по 5 книжек „Библиотеки Огонек“.

Правила приема подписки:

1. При вербовке подписчики вносят стоимость подписки вербовщику, заполняют соответствующие графы в прилагаемом подписном листе и расписываются.

2. Вербуемые вами подписчики могут подписаться с первого января 1930 г. или с 1 числа любого месяца на следующие сроки:

	12 мес.	6 мес.	3 мес.	1 мес.
„За Рулем“ без приложен.	4.—	2.—	1.10	—.40
„За Рулем“ с прилож. „Библиотеки „За Рулем“	8.—	4.50	2.40	—

Кроме того, за доплату в 1 р. все подписчики могут получить **„Автодорожный альманах“**.

3. Единицей подписки считается годовой экземпляр журнала или полугодовой с приложением „Библиотеки „За Рулем“. Годовой экземпляр журнала с приложением „Библиотеки „За Рулем“ считается за 2 подписки.

4. Подписная плата вносится при подписке полностью за весь срок (год, полгода, 3 мес., 1 мес.). Рассрочка платежа не допускается.

5. По окончании работы, но не позже 1 мая, подписной лист должен быть возвращен в редакцию. Одновременно с подписным листом пересылается почтовым переводом полная стоимость всей собранной подписки за вычетом стоимости пересылки денег по почте. На отрезном купоне перевода нужно указать свою фамилию, имя, отчество и адрес, и обязательно надписать: „К подписному листу от такого то числа“. Рекомендуется прикреплять подписные листы к отрезному купону перевода.

6. Подписка в кредит не исполняется. Высылка журнала начинается лишь по получении оплаты данной подписки за весь срок.

7. Вербовщики, приславшие подписные листы после 1 мая, не примут участия в соревновании.

8. **Подписка с наложенным платежом не принимается к исполнению.**

ОБРАЗЕЦ ПОДПИСНОГО ЛИСТА №.......... на ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“

Нижепоименованные лица и организации подписались на журнал „За Рулем“ и внесли подписную плату вербовщику подписки тов. ...., пересланную редакции „За Рулем“ по почтовому переводу от ...., квит. №..............................

Стоимость подписки:

	12 мес.	6 мес.	3 мес.	1 мес.
„ЗА РУЛЕМ“ с приложением „Библиотеки „За Рулем“	8 —	4.50	2.40	
„ЗА РУЛЕМ“ без приложения	4.—	2.—	1.10	—.40

Всем подписчикам за доплату в 1 рубль — „Автодорожный альманах“

Пишите разборчиво

Что высылать	Фамилия и полный почтовый адрес подписчика	Срок подписки	Сумма	Расписка подписчика в уплате денег вербовщику	Отметка редакции
		С 1/. . на . . м.			

.... 19.... г. Итого на сумму .... р. .... к.

Подпись вербовщика ....

Фамилия, имя и отчество вербовщика .... Выслано в редакцию:

Подробный адрес .... р. .... к.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем" на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к., с прил. „Библ. За Рулем": год — 8 р., 6 м. — 4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем": год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 24 (33) ДЕКАБРЬ 1929

Содержание

ИТОГИ и ПЛАНЫ

Настоящим номером заканчивается второй год существования журнала. Прошедший год был переломным в истории автомобилизации нашей страны и улучшения дорожного хозяйства. Мы не будем останавливаться на известных нашим читателям фактах: постройке автогиганта в Нижнем, расширении завода АМО и Ярославского, начинающихся с весны грандиозных дорожных работах, которые поручены специальной новосозданной организации „Дорстрой" и др.

Журнал „За Рулем" в 1929 г. в отличие от 1928 г. выходил два раза в месяц. Сделавшись из ежемесячника двухнедельником, журнал, не только не уменьшил своего тиража в 35.000, но увеличил его до 40.000, т. е. дал читателям 80.000 экземпляров в месяц против 35.000 в 1928 г.

Журнал в текущем году несколько изменился и по содержанию и по оформлению сравнительно с прошлым годом. Немного уменьшенный об'ем и более быстрая оборачиваемость сказались на размере статей и их злободневности. Редакция старалась, несмотря на уменьшение об'ема, дать примерно, то же количество тем и иллюстраций, что и в прежний год. Со страниц журнала исчезли, правда, иллюстрации, занимавшие ранее целые страницы, но зато количество их осталось прежним. Все статьи подавались читателю в более сжатой и лаконической форме. Упор был взят не на об'емистые и подробные статьи, а на более короткие и ударные, а также на заметки наших корреспондентов и рабкоров.

В прошлом году редакция только организовывала своих рабкоров и призывала их писать в свой журнал. Сейчас вокруг журнала сгруппировалась значительная армия постоянных корреспондентов и рабкоров. В журнале создан специальный отдел „Автодор на местах" („Глазом рабкора-автодоровца"), в котором дается обзор здоровых и больных явлений в работе Автодора по периферии.

Начало советского автостроения вызвало к жизни отдел „На фронте автостроительства". Из номера в номер дается обзор хода работ на строительстве, отмечаются все неполадки, задержки и фиксируются все стадии грандиозной и новой для СССР стройки. Организация этого отдела дает возможность широким массам автодоровской общественности систематически следить за всеми этапами борьбы за автомобилизацию Союза.

Журнал попрежнему уделяет значительное место достижениям заграничной техники в автомобильном и дорожном деле.

Журнал поднял кампанию сбора средств на постройку шестиколесных автомобилей для Красной армии, подробно освещая преимущества этого типа машин.

В течение года были помещены подробные экономические обзоры положения автопромышленности в САСШ. Налаживая собственное автостроение, мы должны самым внимательным образом следить за борьбой на мировом автомобильном рынке.

Новшеством явилась организация в текущем году отдела „Дороги и автомобили во всем мире". В этом отделе короткие заметки в несколько строк знакомят наших читателей с наиболее злободневными вопросами мировой автомобильной и дорожной жизни.

В журнале отстоялось также несколько постоянных отделов, как-то: „Автодорожный экран", „Автодоровская перекличка" и др.

Значительное внимание журнал уделял также вопросам самокритики и соцсоревнования.

В текущем году в журнале регулярно помещались статьи проф. Е. А. Чудакова „Устройство автомобиля", начатые печатанием в прошлом году. Цикл этих статей еще не закончен и будет продолжен в 1930 г. При нашей бедности в серьезной технической литературе по автомобилю, серия статей проф. Е. А. Чудакова является, несомненно, ценным вкладом в техническую автомобильную литературу.

Учитывая также громадный интерес многих читателей к мотоциклу, в текущем году была начата и в этом номере заканчивается серия статей М. Дьякова „Ремонт мотоцикла".

Редакция все время ощущала и ощущает пристальное внимание к журналу со стороны десятков тысяч читателей, корректирующих потоком писем работу редакции. Письма читателей в значительной мере помогали редакции в ее повседневной работе и заставляли с бо́льшей вдумчивостью и пользой делать журнал. Читатели не „прощали" редакции ни одного промаха, ни одной ошибки, как бы малы они ни были. Как на пример можно указать, что в связи с помещенным однажды снимком колонны тракторов с неправильным указанием марки трактора, было получено несколько десятков писем, отмечающих редакционный промах.

Читательская активность свидетельствует о их громадном культурном росте и огромном интересе к вопросам автомобильного и дорожного дела в стране. Тяга к знаниям настолько огромна и ненасытна, что материалов, помещаемых в журнале, оказывалось недостаточно и огромные массы читателей обращались в редакцию с просьбами о сообщении дополнительно различных технических сведений. В текущем году, в качестве приложения к журналу, была выпущена „Справочная книга автодоровца". Тираж этой книги в 20.000 экз. в течение недели оказался распроданным и в настоящее время приступлено к ее переизданию. Это, как нельзя больше, характеризует назревшую потребность в автодоровской литературе.

1930 г. будет первым годом практической автомобилизации Союза. В будущем году, по самым минимальным вариантам пятилетки, количество автомобилей в стране удвоится. Тысячи молодых шоферов сядут за руль. Индустриализация сельского хозяйства и десятки тысяч новых тракторов создадут также громадные кадры тянущихся к знаниям и техническому обучению водителей.

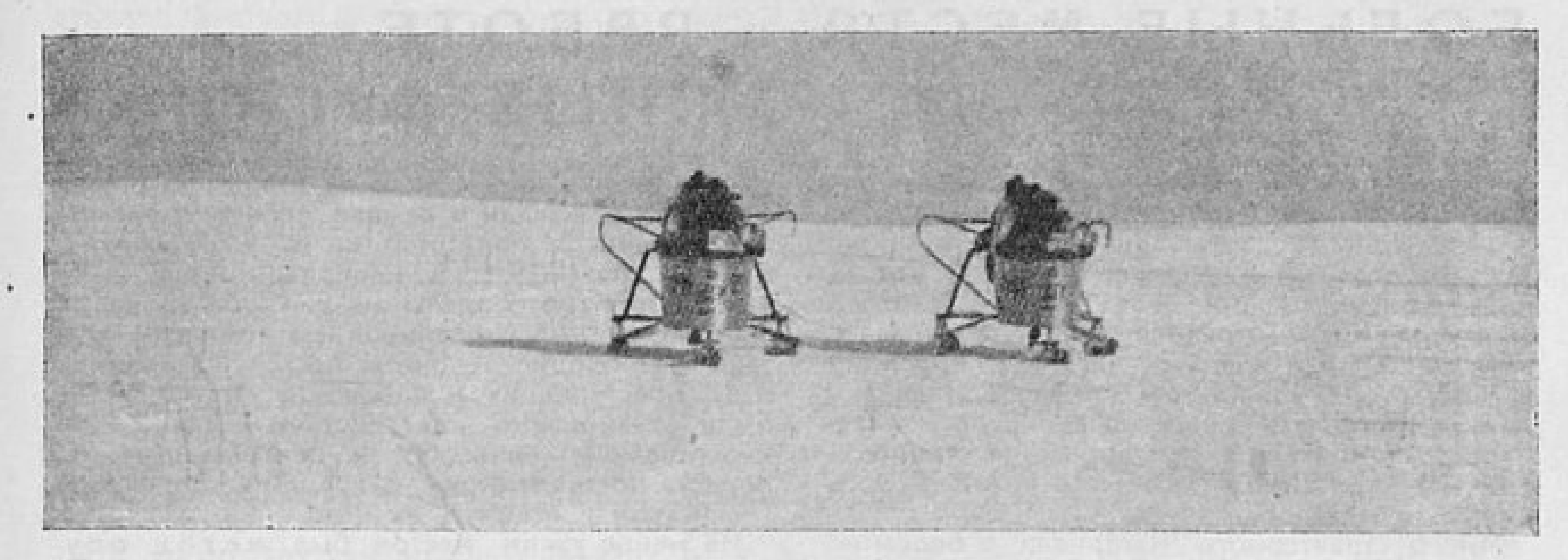
Журнал „За Рулем", в течение двух лет агитировавший за автомобилизацию страны и знакомивший своих читателей с положением автомобилизма на Западе и в Америке, несомненно, столкнется с тем фактом, что многие из его читателей превратятся из автомобильных „мечтателей" в автомобильных водителей. Журнал неизбежно должен расширить свою теоретическую базу.

В 1930 г. читателям журнала будет дана приложением „Библиотека „За Рулем" — 24 выпуска. В этой библиотеке выйдут книжки, написанные лучшими специалистами, по всем вопросам автодоровской работы. В частности, в одной из первых книжек будет дана подробная инструкция по уходу и управлению новой машиной Форда модели „А". Кроме того, в течение 1930 г. будет выпущена большая книга — „Автодорожный альманах", в которой будут помещены подробные статьи экономического и технического характера по темам, излагаемым в журнале.

Журнал „За Рулем" в 1930 г. будет попрежнему опираться в своей работе на многочисленную армию рабкоров и корреспондентов с мест. Отделы журнала, наметившиеся в текущем году, будут в большей своей части сохранены и в 1930 г. Мы надеемся, что журнал будет также окружен вниманием его многочисленных друзей и читателей, с помощью которых можно будет ввести в следующем году дальнейшие улучшения во всех отделах журнала. В 1930 г. будет введен новый отдел „Переписка с читателями", что должно еще больше укрепить связь редакции с читателями журнала.

Опираясь на поддержку широких масс автодоровцев и на их растущую активность, имея в перспективе бурную автомобилизацию Союза и решительную борьбу с вековым бездорожьем, журнал уверенно вступает в будущий год.

1-я АЭРОСАННАЯ ЭКСПЛОАТАЦИОННАЯ ЛИНИЯ



Аэросани ЦАГИ конструкции А. Н. Туполева в пути. Сани этой конструкции будут работать на первой эксплоатационной линии Чебоксары—Канаш

ПРОБЕГИ последних лет показали, что аэросани с успехом проходят не только по проселочным дорогам, но и целиной по всякому снегу, не требуя больших расходов на эксплоатацию.

Аэросанная подсекция Автодора выдвинула вопрос о целесообразности организовать несколько аэросанных линий для почтового и пассажирского сообщения в наиболее населенных центрах, оторванных от железных дорог на большие расстояния.

Одним из таких центров являются Чебоксары — столица Чувашской Республики, расположенные на Волге. В зимнее время этот крупный центр совершенно оторван от внешнего мира: Волга замерзает, а до ближайшей железнодорожной станции Канаш 85 *км*. Летом на этом пути курсируют автобусы, для которых с появлением снега дорога становится непроходимой. Пассажиры и почта принуждены передвигаться на лошадях, затрачивая на один конец по 12 часов.

По просьбе Чувашской республики, с 15 декабря на эту линию будут поставлены 6-местные закрытые пассажирские аэросани ЦАГИ конструкции А. Н. Туполева с 80-сильными моторами. Сани, без сомнения, будут на этом участке рентабельны.

При минимальной эксплоатационной скорости саней в 40—45 *км* в час, на покрытие всего пути надо не более 2 часов; сани в сутки вполне смогут сделать один рейс туда и обратно. Исходя из расчета хотя бы извозчичьей оплаты (10 рублей с человека), сани в день дадут валовой прибыли 100 рублей. Расходные статьи:

1) топливо (считая по 220 *г* на эффективный сило час) за 4 часа при 80-сильном моторе расход в 70,4 *кг*. стоимостью в 24 руб. 64 коп.,

2) смазочное: 10% от топлива—2 руб. 46 коп.,

3) содержание моториста-водителя и прозодежда — 10 рублей,

4) содержание гаража — 5 рублей,

5) амортизация (считая стоимость саней в 10.000 рублей при полной амортизации в 10 лет) за один день при 4-месячной эксплоатации составит 8 рублей.

Весь суточный расход — 50 руб. 10 коп.

Кроме чистой прибыли республика с'экономит на перевозке почты и на скорости передвижения едущих по командировкам служащих, которые вместо 24 часов затратят на проезд всего 4 часа.

Привет новому начинанию! Широкий простор советским аэросаням! Полным ходом к быстрейшему выполнению 5-летнего плана строительства!

Инж. Б. Укше

КАК СНАБЖАЕТСЯ ГОРЮЧИМ МОСКОВСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

ВСЕМ известно, что в настоящее время идет усиленное поступление в Москву автомашин. Однако, со снабжением их горючим дело обстоит очень скверно.

За последнее время снабжение горючим московского автотранспорта производится исключительно при помощи четырех колонок Нефтесиндиката. Что же наблюдается у этих колонок?

1. Скопление по три-четыре десятка машин, так что шоферам приходится ждать в очередях час и больше.

2. Доставка бензина в колонки совершенно ненормальна: приезжаешь с утра за бензином — в ответ слышишь: „Бензина нет". Спрашиваешь: „Почему?" На это отвечают, что сегодня еше не привозили, и бензин будет только через час. Чтобы не терять времени, приходится приезжать раза три, пока получишь бензин.

Оказывается, бензин выслан со склада из Перово (под Москвой) еще в 7 часов утра, но его везут на... лошадях. В результате бензин в колонку попадает в 12 час. дня, а то и позднее.

Я предлагаю тем организациям, в ведении которых находится снабжение московского автотранспорта, обратить серьезное внимание на эти безобразия.

Шофер изд-ва „Огонек" *В. Лобов*

С. ПЕРЕСВЕТОВ

БОЛЬНЫЕ МЕСТА в РАБОТЕ ДОРОЖНЫХ ОРГАНОВ

ПОРА УЖЕ покончить со взглядами на дорожное строительство—„постольку, поскольку", „еще терпит", с кустарщиной в строительстве дорог и мостов и с такими ошибками дорожных органов, которые обыкновенно повторяются „кажинный раз на этом месте". Без живого участия в дорожном хозяйстве общественности, без деловой критики нельзя оставлять такую важнейшую отрасль народного хозяйства, как дорожное строительство. Об этом нужно особенно помнить организациям Автодора.

Много характерного материала о болезненных явлениях в дорожном деле дают последние обследования РКИ.

Невнимательное отношение центрального аппарата (бывш. ЦУМТ) и его окружных управлений (Северн. ОМЕС и др.) к подбору командного состава,—одна из основных болезней дорожного хозяйства. В большинстве случаев подбор специалистов и руководителей осуществлялся механически, без надлежащего фильтра. На лицо—засоренность аппарата дорожных органов чуждым элементом, лжеспециалистами, а кое-где прочно свили гнезда бесхозяйственность и другие преступные деяния. Медвежью услугу дорожному делу оказал и практиковавшийся способ переброски из одного округа в другой оскандалившихся своей деятельностью руководителей. Одним из многих примеров безобразного отношения к подбору комсостава является командирование б. ЦУМТ руководителем постройкой Амурско-Якутской магистрали бывшего руководителя Северн. управлением—Кондратьева, который уже в достаточной степени скомпрометировал себя своей недобросовестной работой в Северном округе (о чем не мог не знать центр). Потом он был снят с работы, но средств, затраченных на его командирование, уже не вернешь.

Механизация дорожных работ тоже представляет примеры того, как не нужно работать. Факты посылки дорожных машин на места (Украинский, Крымский и др. ОМЕС'ы) без предварительной проверки опытом, без должного согласования с потребителями, без учета местных особенностей дорожных работ, без запасных частей, инструкций и т. д.—говорят о неблагополучии в этом деле. Вследствие такого „снабжения", и без того слабенькая механизация дорожного хозяйства еще более тормозилась и теряла свое значение.

Не мало вреда причинила дорожному делу и наблюдавшаяся бесконтрольность. С формальной стороны все обстояло как будто вполне благополучно. Всего было в аппарате в меру: и командировок на места, и лиц, поставленных проверять, а не штемпелевать финансовые и технические отчеты и проекты. Не было только самого главного—настоящей творческой полезной работы и ответственности за ее выполнение. „Всесторонние обследования", общие пространные анализы отчетов, из которых вытекала лишь „тишь да гладь, да божья благодать", лежали в основе проверки работы мест. Несмотря, например, на то, что за время, с 1923 г. по 1929 г. в Северный округ было командировано б. ЦУМТ'ом для обследования 5 ответственных работников и 3 комиссии, все-таки крупнейшие недочеты, бесхозяйственность и др. преступления в дорожном строительстве были установлены впоследствии местной РКИ и оставались неизвестными центральному аппарату, поставленному руководить дорожным хозяйством и отвечать за него.

Не менее узким местом был метод осуществления капитальных новых работ. Под предлогом „места требуют"—широко практиковалось (и сейчас это явление не совсем прекратилось), составление грандиознейших списков об'ектов строительства распыление капитальных вложений по многим об'ектам и т. д. и т. п. Этим создавалась вредная затяжка с осуществлением сооружения (иногда доходившая до 5 и более лет) и неимоверно росла стоимость работ за счет увеличения накладных и проч. расходов.

Возьмем расходы на перегоне тракта Оренбург—Каргала. Эти работы начаты были в 1923 г. Казакомес'ом и до сих пор еще не закончены. Об этой постройке Оренбургская РКИ пишет: „Когда работы были почти доведены до конца, дорога оказалась непроезжей из-за неукатки, неисправности мостов и часть дороги уже требует ремонта". Интересны и следующие ее замечания: „В 1923 году ведется постройка участка на 7 и 8-ом *км*, в 1924 г. строится американский профиль на 5 и 6-ом *км*, в 1925 г. производятся земляные работы с 1 до 6 *км*, но постройка шоссе не заканчивается, в 1926 г. работа прерывается на всем участке с 1 до 18 *км*, в 1927 г. строится участок с 9 до 13 *км* и с 1 до 6, в 1928 г. работы производятся на 13—18-ом и на 1 и 2-ом *км*".

К беде всего дорожного строительства такой „порядок работ" был широко распространен почти во всех округах; в Северном ОМЕС'е (постройка тракта „Поломники—Ухта"), в Ленинградском (Кемь—Ухта строилась с 1923 г. по 1929 г.) и в других.

Эти недочеты еще более усиливались тем, что отпуск средств на сооружения производился до утверждения проектов и всех необходимых подготовительных работ. Не случайна поэтому и история с постройкой Половского клинкерного завода в Северном округе. ЦУМТ приостановил постройку этого завода. Оказалось, что, приступив к этому сооружению, затратив на приобретение и доставку материалов, оборудования и т. д. значительные средства, руководители его не исследовали близлежащих к заводу залежей известняка, как оказалось, вполне пригодного для укрепления проезжей части дорог. А в связи с этим теряется смысл постройки всего завода. Наконец, о постановке экономическо-исследовательских работ. Бывш. ЦУМТ и его научно-

исследовательское бюро в свое время поставили задачу, изучив грузообразующие факторы данного района (путем наблюдения в течение известного времени за грузовым и пассажирским движением на дорогах), дать правильное направление капитальным вложениям в дорожное хозяйство. Что же оказалось на деле? РКИ, которая недавно обследовала деятельность этого бюро, так оценивает его работу:

„К числу неудовлетворительных по качеству и постановке выполнения научно-исследовательских работ особенно относятся обследования грузонапряженности дорожной сети косвенным методом, учет грузообразующих факторов данного района и проведение непосредственных наблюдений на дорогах".

Это значит: так как с самого начала не были проведены подготовительные меры — согласование работы с заинтересованными учреждениями (ЦСУ, НКВД и т. д.), ознакомление с состоянием статистических материалов на местах (проработка методологии работы, подготовка кадров и ряда других), необходимых до приступа к работе мер, то начатая в 1924 г. работа по установлению грузообразующих факторов только теперь заканчивается. При известной организованности ее можно было бы кончить в $1^1/_2$—2 года. Ценность этой работы из-за проволочки уже в громадной степени утеряна (сведения о грузообороте и экономике района за 1920, 1924 и 1925 гг. уже устарели).



Централистское управление дорожным хозяйством, которое теперь уже прекращается, отрыв этого хозяйства от исполкомов, является одним из основных недостатков организации. Слабое в техническом и плановом отношении руководство центрального аппарата и средних звеньев—б. ОМЕС'ов—тоже сыграли свою отрицательную роль.

Излишняя замкнутость в работе дорожных органов, особенно научно-исследовательских бюро, слабое привлечение к работе местных исследовательских станций, наиболее знакомых с местными особенностями дорожного хозяйства, аналогичных, но посторонних учреждений—институтов, лабораторий вузов с их молодыми техническими силами и практиков-дорожников (корреспонденты)—тоже один из основных недостатков дорожного дела.

Закупориваться в собственной оболочке, избегать ставить в печати (предварительно—для критической оценки) свои мероприятия, самим еще мало известные экономические исследования—характерная черта работы этого бюро.

Правда, и контрольные органы, и партийные и профессиональные организации уделяли мало внимания дорожному хозяйству.

Все эти недочеты дорожного дела, как и недостаточное внимание к нему общественности, контрольных органов, надо думать, прекратятся в самом недалеком будущем. Должное место здесь обязан занять Автодор. Его деревенские ячейки должны изучать под руководством дорожных органов дорожное хозяйство своего района. В задачу Автодора должно входить также непосредственное наблюдение над движением по дорогам пассажирских и грузовых повозок.

Здесь коллективы Автодора окажут большую помощь дорожным органам в составлении правильной дорожной карты местности, планов дорожного строительства.

В заключение—об общественном контроле.

Ценным и боевым участком повседневной работы коллективов и организаций Автодора должно являться и осуществление общественного контроля над дорожным хозяйством. Не делать этой работы—особенно теперь, когда на дорожное дело ассигнуются большие средства, так как оно считается одним из узких мест в системе народного хозяйства—нельзя.

Как одну из форм этой работы следует рекомендовать организацию коллективами Автодора групп содействия РКИ, корреспондентов РКИ, которые являлись бы, с одной стороны, инициаторами, застрельщиками в выявлении недочетов дорожного дела, а с другой—помощниками органов РКИ.

Дорожные органы должны решительным образом ударить по недочетам. Не менее важна и задача Автодора: переключиться на более реальное содействие правительству и партии для развития дорожного хозяйства, как одного из основных участков социалистического строительства.

С. Пересветов

Инж. М. ПИОЛУНКОВСКИЙ

НА ПОДСТУПАХ к ПРОИЗВОДСТВУ

О строительстве автогиганта

В ПРОШЛЫЙ раз мы обещали поговорить о координировании деятельности „пяти пальцев руки", создающей автозавод в Н.-Новгороде.

О координации между Металлостроем и компанией Остин мы уже, собственно, сказали в прошлой статье. Необходимо лишь добавить, что Металлострою придется не за страх, а за совесть перейти на американские методы работы по указаниям американцев, а это значит также, что Металлострою нужно взять на себя только определенную часть строительных работ. Нельзя такое большое сложное дело выполнять как-то универсально. Надо специализироваться. И, чтобы не потерять темпа, нужно в самое ближайшее время решить — на чем же специализируется Металлострой.

Вторым слабым местом координации является отсутствие достаточной информации со стороны детройтовского Автостроя. Работники Автостроя не получают необходимых данных для продвижения работы по подготовке производства, хотя бы в подсобных отраслях промышленности, и не знают, когда эти данные поступят. Между тем, подсобным отраслям промышленности необходимо иметь время на подготовку. Они осаждают Автострой, который не может дать им достаточных указаний в смысле технических условий и конструктирования размеров и вынужден ограничиться передачей образцов, взятых с разобранного на части „Форда".

Возможно, что нужных данных комиссия в Дейтройте не может так быстро собрать, но что это может отразиться на темпе развертывания подсобных отраслей промышленности — не подлежит сомнению.

Тут уместно отметить очень важное и новое для Форда обстоятельство: машина Форда, как об этом уже указывалось на страницах „За Рулем", перестала быть такой неизменной по конструкции, как это имело место со старой моделью. На протяжении месяцев в машине производятся изменения. С этим обстоятельством придется считаться не только основному производству, но и подсобным отраслям промышленности. Следовательно, налаживая крупное массовое механизированное и конвейеризированное производство, необходимо быть готовыми к периодическому и довольно частому изменению процесса из-за изменения деталей.

Мало того — придется, идя за Фордом (и он это считает экономически вполне оправдывающимся), постоянно и неотступно менять методы производства, заменяя менее продуктивные более продуктивными. Таким образом, все, кто думают о раз установленном процессе, который будет неизменно существовать ряд лет, глубоко заблуждаются. Производственный процесс будет все время рационализироваться, иногда путем коренных изменений. И это необходимо будет предусмотреть в размерах накладных расходов, которые, естественно, окажутся высокими; но в конечном счете продукция окажется все-таки дешевле. „Лучшее есть враг хорошего". Все время придется перестраиваться, переделывать, улучшать. Ясно, что в таком живом производстве должны будут подобраться работники, лишенные рутины, косности и застойности.

И вот в этом пункте чувствуется большой диссонанс между „нашей" и той практикой, которая обязательно должна будет применяться. „Поставщики" требуют, чтобы им были даны, так сказать, гарантии, что ничто не будет меняться, иначе они не смогут запроектировать процессов массового производства. Выход из положения один — нужно научиться перестраиваться на ходу, оперируя большими массами и делая это так умело, чтобы все-таки выходило скоро, дешево и хорошо.

Это, конечно, техническая революция. Но надо раз и навсегда отучить мозги работать по техническим условиям „издания 1886 года".

Инж. М. Пиолунковский

АВТОТРАКТОРНОЕ ОБ'ЕДИНЕНИЕ

ПРИКАЗ ПО ВСНХ СССР № 290

ВО ИСПОЛНЕНИЕ правительственной директивы о создании специального органа по автотракторному строению приказываю:

1. Образовать Автотракторное об'единение, действующее на началах хозяйственного расчета в составе Нижегородского Автостроя, Сталинградского Тракторостроя и Южного (Украинского) Тракторостроя.

2. Председателем правления Автотракторного об'единения назначить т. В. В. Осинского.

3. Тов. В. В. Осинскому в недельный срок представить президиуму ВСНХ доклад о сроке и порядке вхождения Мосавтотреста в Автотракторное об'единение.

4. В недельный же срок представить на утверждение состав правления об'единения.

5. В двухнедельный срок представить на рассмотрение президиума ВСНХ проект устава Автотракторного об'единения.

Председатель ВСНХ СССР Куйбышев

Москва 28 ноября 1929 г.

Нач. АФУ ВСНХ СССР Васильев

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка одиннадцатая

Сооружению авто-гиганта в Нижнем-Новгороде грозит срыв. — Металлострой попрежнему нарушает все сроки и замедляет темп. — Зима наступила, а бараков для рабочих еще нет. — На участке нет воды и электричества. — Земляные работы и ж.-д. строительство невыполнено.

ПО ОСНОВНОМУ заводу основным строителем является Металлострой, от которого зависит выполнение к сроку всех подготовительных работ, а затем и постройка завода.

Мы должны констатировать, что, к сожалению, работа Металлостроя ведется прежним черепашьим темпом, и нет никаких надежд, чтобы в ближайшее время этот темп мог бы измениться к лучшему без коренных изменений.

— Мы убедились, — говорит заместитель начальника Автостроя тов. Ценципер, — что Металлострой с работой не справится.

Одиннадцать барж со строительными материалами замерзли в гавани. Сейчас механические приспособления для их разгрузки установить нельзя. Есть угроза, что баржи будут весной смыты водой. В среднем выгружали по 185—190 куб. *м* в сутки. А нужно разгружать около 1.500. В связи с этим Автострой ставит вопрос об отстранении Металлостроя от работ по основному строительству.

В десятой сводке мы писали о недочетах в работе Металлостроя по основному заводу. За эти две недели положение совершенно не изменилось.

Время для постройки под'ездного пути и шоссе от берега Оки на монастырский участок упущено. До наступления морозов Металлострою придется провести ж.-д. узкоколейку, чтобы обеспечить переброску грузов на участок, а постройку шоссе заканчивать весной. Бытовые условия рабочих до сих пор плохи. Воду на участке возят бочками, хотя своевременно можно было бы сделать несколько колодцев. Металлострой не может поэтому увеличить кадр рабочих и удерживать уходящих.

На-днях лишь прибыло 11 вагонов с 30 разборными бараками. Первая очередь собранных бараков обеспечит жилищами 1.500 человек. Постройка бани до сих пор не начата.

Недопустимая затяжка проявлена с постройкой домов для американцев. Металлострой получил задание еще в октябре, место было окончательно выбрано 5 недель назад, а между тем, Металлострой лишь теперь начал подвозку строительных материалов, совершенно не использовав для строительства целый месяц.

* * *

„Гудок Октября" (сборочный завод в Нижнем-Новгороде) уже получил оборудование из Америки. В настоящее время ведется рассортировка его по отдельным аггрегатам и изготовление наиболее простых частей для этого оборудования на ряде нижегородских заводов. К сожалению, часть прибывшего оборудования испорчена из-за крайней спешности его отправки—плохой упаковки, а также из-за небрежности таможни, где после осмотра ценные части оборудования были просто брошены в ящики.

Срок пуска сборочного завода установлен на начало января 1930 г. вместо февраля. Ныне заканчивается оборудование котельной и работы по специальным постройкам бензино-и нефтехранилищ, склад для красок, канализационных проводок и перекачечная станция, а также внутреннее оборудование цехов водопроводом, осветительной и силовой электросетями и вентиляцией. Приступлено к установке компрессоров для сжатого воздуха и сушильных камер для пульверизационной краски. С заводом „Красное Сормово" заключено соглашение на поставку заготовок платформ грузовиков с подачей их для сборки с января месяца.

* * *

Положение с реорганизацией завода АМО в настоящее время таково: строительные работы несколько задерживаются из-за отсутствия лесных материалов, все предпринятые по этому поводу меры пока не дали желаемых результатов. Это очень задерживает окончание литейной ковкого чугуна, здания столовой и ряд других внутренних работ по важнейшим цехам.

Как сообщил нам председатель правления Автотреста тов. Сорокин, проектные материалы по ряду важных цехов получены из Детройта от американской группы реорганизующей завод. Материалы эти в настоящее время прорабатываются и уточняются. В некоторые из них вносятся исправления в соответствии с нашими требованиями. Механический цех полностью еще не запроектирован.

Оборудование продолжает закупаться. За последнее время размещены заказы на литейную, куплена часть конвейеров и около сотни станков по механической; заказано некоторое количество штампов, часть модельной мастерской, термическая. Остается заказать оборудование для литейной ковкого чугуна, значительную часть для механической, штамповой и остальных цехов.

По литейной ковкого чугуна у нас возникла горячая дискуссия. Американцы запроектировали эту литейную с отражательными печами, а наши инженеры, находящиеся в Америке, предлагают более современный способ, так называемый дуплекс-процесс. Этот способ состоит из вагранки и электропечей. Вариант с отражательными печами имеет свои преимущества, на которых настаивают американцы. Вариант дуплекс-процесса, хотя и более современный, чреват некоторыми опасностями, против которых предостерегают американцы.

В виду большого интереса, который представляет этот вопрос, мы, по получении окончательного решения, своевременно сообщим об этом читателям журнала „За Рулем".

М. Козлов

7 декабря 1929 г.

ОДИННАДЦАТЬ СОВЕТОВ ШОФЕРУ на ЗИМУ

С УСТАНОВЛЕНИЕМ зимней погоды наступает время подготовить автомобиль к тем случайностям, которые несут с собой снег и холод.

На нашем чертеже показаны все те части, которые необходимо осмотреть: невнимательное отношение к ним может вызвать поломку или аварию. Зимние рейсы обычно коротки. Тем не менее, возникают различные неприятности в роде замерзания системы охлаждения, затруднения при трогании с места, поломки рессор, перебоев в работе мотора, разряжения или замерзания батареи, затруднения с горючим, перегорания подшипников и т. д.

Можно отметить 11 пунктов, на которые нужно обратить особое внимание при подготовке автомобиля к зимней службе.

Прежде всего — обязательно сменить тавот в диференциале и коробке передач.

Масленки заново наполнить более жидким маслом. Долговечность машины зависит от заботы, которая ей уделяется, а одним из главных условий для сохранения машины является смазка. Если машина постоянно и нужным образом смазывается, то этим проделана большая часть работы, необходимой для поддерживания ее в хорошем состоянии.

Слабым местом машины является батарея. Здесь наиболее важны конечные соединения (контакта). Если осмотр покажет надлом контакта, лучше всего заменить его новым. Смазка предохранит контакты от ржавчины. Ящик батареи и кронштейны могут быть разъедены кислотой. В таком случае их нужно прочистить и осмолить.

Необходимо также осмотреть провода: нет ли износившихся или потертых мест. Особенное внимание надо обратить на те места, где провод проходил остов корпуса. Если почему-либо неудобно заменить провод новым, нужно предохранить потертые места от короткого замыкания изолировочной лентой.

Зимой чаще пользуются стартером, увеличивается применение фонарей и протирателя ветрового стекла, значит в этот период года тратится больше электрической энергии. Зимой сила тока, даваемого динамо, должна быть увеличена до 16 ампер. Для регулирования силы тока каждое динамо снабжено подвижным щеткодержателем. Передвигая этот щеткодержатель в направлении вращения якоря, можно увеличить подачу тока.

Удалите из бензинового бака набравшуюся там воду и осадок. Полезно вылить весь бензин.

Вывинтите трубопровод от бензобака к вакуумбаку и хорошенько продуйте его насосом для шин. Удалите всю воду и осадок из вакуум-бака и карбюратора. Выньте оттуда фильтры и тщательным образом промойте их с помощью маленькой щетки.

Что надо сделать с наступлением зимы.

1. Старую смазку трансмиссии и диференциала заменить новой. 2. Прочистить контакты. 8. Отремонтировать проводку. 4. Силу тока динамо увеличить на 50%. 5. Смазать рессоры. 6. Из бака для бензина удалить осадок. 7. Трубопровод прочистить сжатым воздухом. 8. Установить распределитель соответствующим образом и прочистить свечи. 9. Прочистить фильтры вакуум-бака и карбюратора. 10. Удалить старую смазку из машины. 11. Промыть систему охлаждения и наполнить ее незамерзающим составом

Промойте систему охлаждения. Для этого растворите в горячей воде 400 г обыкновенной соды. Особое внимание обратите на соединение шланга радиатора. Если резина окажется поврежденной, замените шланг. Затяните хомуты шланга, чтобы он не пропускал незамерзающую смесь. После этого радиатор готов к наполнению незамерзающей смесью. Смесь, незамерзающая при температуре до 0°, может быть приготовлена следующим образом: берут 1 часть спирта, 1 часть глицерина и 5 частей воды. Глицериновая смесь лучше потому, что ее точка кипения выше, чем смеси из спирта и воды. При пополнении потери от кипения должен прибавляться только спирт.

Рессоры необходимо прочистить, а затем основательно смазать. Это особенно важно потому, что мерзлые зимние дороги требуют от рессор большей работы, а смазанные рессоры не так легко ломаются.

Проверьте расстояние между контактами прерывателя в момент разрыва (от 0,15″ до 0,18″). Выньте свечи, хорошенько прочистите их и проверьте расстояние между электродами (0,25″). Если свечи не сменялись на протяжении 16—20.000 *км*, лучше всего заменить их новыми.

Э. П.

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Компания Форда об'явила о постройке в г. Кельне (Германия) автомобильного завода, предназначенного для снабжения германского и центрального европейских рынков, а также Голландии, Бельгии и Северной Франции всеми видами своей продукции. Европейский административный штаб Форда также будет переведен в Кельн. По окончании сооружения завода в Кельне, берлинское предприятие будет закрыто.

Почти в тот же момент, когда стало известно об этих планах, Альфред Слоун, президент „Дженерал-Моторс", заявил, что годовая продукция закупленных ими опелевских заводов будет увеличена в предстоящие пять лет с 40.000 машин до 200.000.

Два миллиона молодых каучуковых деревьев привезены для рассады на малайских каучуковых плантациях крупнейшей резинноделательной фирмы Денлопа. Ожидается, что через 10 лет новые деревья начнут приносить до 5 тысяч *т* каучука в год. В настоящее время продукция плантаций в 4 млн. корней составит 8,5 тысяч *т*.

Изменения в правилах уличного движения сделаны во Франции. Основные из них такие, правило (кстати, существующее и у нас) о том, что при пересечении дорог экипаж должен уступать дорогу экипажу, находящемуся с правой от него стороны, изменено в смысле предоставления безусловных преимуществ экипажу, проезжающему по главной улице, перед выезжающим из переулков и второстепенных дорог.

Вторым существенным дополнением является обязательность для всех машин иметь какие-нибудь приспособления для устранения ослепляющего действия фар. (Вниманию МКХ!)

Дорожный кодекс для изучения и популяризации в школах разработан французским министерством народного просвещения. Любопытны и вполне применимы и у нас основные принципы этого кодекса: „Каждый должен знать свое место на улице так же хорошо, как он его знает дома; дисциплина движения — общественный долг; легкая неосторожность с вашей стороны может стоить жизни многим людям; не рассчитывайте никогда на осторожность других".

Любопытные споры вокруг будущего тоннеля под Ламаншем ведут английские и французские автомобилисты. Как известно, в Англии, в отличие от Франции, Советского Союза и др. стран уличное движение направлено по левой стороне. Поэтому уже сейчас страстно дебатируется вопрос о том, кому поступиться национальной гордостью и менять направление при проезде через тоннель — французам или англичанам. Совсем как в похождениях Гулливера в стране лилипутов, где происходила священная война из-за того, с какого конца разбивать яйца.

Распространение советских нефтепродуктов на шотландском рынке, как сообщает английский журнал „Мотор", вскоре будет из'ято из рук посредников и будет непосредственно производиться специально создавшимся о-вом „Рошен Ойль Продуктс". Отделения этого общества открываются по всей стране.



Уборщица на мотоцикле. *Одно коммерческое предприятие в Англии создало категорию уборщиц-мотоциклисток. Каждый нуждающийся в домашней работнице может остановить уборщицу, раз'езжающую по улицам с плакатом на мотоцикле: „Остановите меня для уборки"*

Новый 10-километровый рекорд с хода установлен итальянским гонщиком Борзачини, который покрыл эту дистанцию со скоростью 246.083 *км* в час. Предыдущий рекорд был 227.03 *км*.

В результате специального исследования американская ассоциация автомобильных инженеров установила стандарты высоты для предохранителей (бумперов) для переднего 18 дм. (45 *см*) и для заднего 19 дюймов (47,5 *см*). Ассоциация позже рекомендовала уменьшить последнюю цифру до 17 дм (42,5 *см*). Высота измеряется относительно центра горизонтали, проведенной через предохранитель.

Германский изобретатель, имя которого не указывается печатью, производит опыты над „ракетным" автомобилем, в котором он предполагает заменить взрывающиеся ракеты жидким газом. Три баллона с таким газом помещаются позади водителя. Регулированием выхода газа через клапаны можно, якобы, достичь скорости в 64 с лишним *км*.

Продукция германской автомобильной промышленности, выразившаяся в 1926 г. в сумме 250 млн. рублей (25 млн. ф. ст.), в 1927 г. достигла 454 млн. руб., а в 1928 г.—502,5 млн. руб. В связи с этим германские промышленники весьма обеспокоены намерениями американцев искать выхода из последствий биржевого краха в усилении вывоза.

Небезынтересный с практической точки зрения результат достигнут канадцем Грининг, который совершил безостановочный 12-часовой пробег в мотолодке со средней часовой скоростью в 97,062 *км*; наивысшая скорость показанная им на протяжении 31,38 *км* равнялась 110,941 *км* в час.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

МЕСТАМ НУЖНО РУКОВОДСТВО

ПРЕДЛОЖЕНИЯ тов. Соловей в № 18 „За Рулем" о социалистическом соревновании вполне реальны и своевременны. По-моему, нужно поднять кампанию по соцсоревнованию во всесоюзном масштабе. Соревнование должно проходить не „стихийно", а заранее продуманно, нужно руководить им. Центральный орган — совет Автодора—должен это делать.

Многие областные и окружные отделения, по-моему, не работают, а спят. Таковы, например, Тамбовское и Воронежское отделения,—с их стороны нет никакого руководства, нет ни одного задания. Думаю, что отсутствие работы со стороны таких отделений об'ясняется обилием „почетных" членов правления. В Моршанском отделении „почетный" председатель даже не состоит членом Автодора, не налаживает работу и в большинстве случаев не дает работать другим. Поэтому приходится обращаться непосредственно в совет общества, как это делается до сих пор.

Что же делает центральный совет о-ва и его инструкторы?

По-моему, инструкторы совета должны ездить не по областным и краевым отделениям, а в низы, ближе к массам. Считаю, что нужно проводить социалистическое соревнование среди всех отделений, которыми руководит совет общества. Лучшим должны выдаваться премии, для чего совету Автодора нужно создать специальный фонд.

Я не согласен с т. Соловей в том, что соревнование должно состоять только в показательных мостовых работах. Такое соревнование останется на бумаге; такие работы, пожалуй, не под силу и Московскому отделению. Прежде всего: где взять камень? Предприятия, учреждения и то бьются из-за него. На какие средства его купить? Улучшить грунтовую дорогу, привлечь крестьян и т. д.— это дело другое, вполне осуществимое. Разве, например, это не достижение, что Моршанское райотделение открывает курсы трактористов, шоферов и электромонтеров для местных нужд? Разве это не достижение, что мы приступаем к ремонту собственного помещения, где будет сосредоточена вся массовая культурная и практическая работа коллективов, что проведены дорожные работы совместно с крестьянами, где было 500 чел. одних только членов Автодора?

Мое предложение таково: совету Автодора нужно проработать вопрос о социалистическом соревновании, выработать план, обсудив его в массах. Вот некоторые пункты, которые, по-моему, должны войти в соцсоревнование:

1. Наибольшее вовлечение в члены Автодора, в особенности крестьян.
2. Устройство дорожных работ и мостов силами членов Автодора.
3. Работа с членами Автодора по изучению автомобиля и дорожного дела.
4. Лучшее обслуживание членов Автодора: беседы, доклады, диспуты, литература и т. д.
5. Учет плохих мостов и дорог.
6. Лучшее распространение журнала „За Рулем" среди членов и не членов Автодора.
7. Развертывание секционной работы.

Много найдется еще вопросов, которые можно обсудить. Все эти предложения вполне осуществимы. Нужно только, чтобы у работников Автодора была любовь и преданность этому делу, энергично преодолевая все препятствия на пути. С массами, при их активном участии, мы можем в короткий срок достигнуть многого.

С. Хвостов

Моршанск

ПРИМЕР КРЕСТЬЯН—АВТОДОРОВСКИХ АКТИВИСТОВ

В ПРАКТИКЕ автодоровской работы, пожалуй, пример автодоровских активистов—крестьян Молвитинского района—пока что единственный показ того, что и автодоровские организации могут и должны участвовать в социалистическом соревновании. Вот обращение 117 крестьян-автодоровцев Молвитинского района к Костромскому райсполкому:

„Мы, крестьянский актив Молвитинского района в количестве 117 человек,—пишут они в этом обращении,—собравшись на районное совещание для обсуждения очередных хозяйственных вопросов нашего районного строительства, одним из них поставили вопрос и о наших дорогах.

Безобразно-плохое состояние этих дорог известно каждому из нас. Мы знаем, также какое большое хозяйственное, культурное и политическое значение имеют хорошие дороги. Привести же наши дороги в порядок можем только мы сами, когда дружнее все вместе возьмемся за это дело. Сейчас, когда мировая буржуазия через своих китайских собак-генералов пытается нарушить наше мирное строительство, то весь рабочий класс, все трудовое крестьянство Советского Союза отвечают усилением обороноспособности нашей страны. Хорошая дорога в обороне нашей страны играет немалую роль Кто был на гражданской войне и защищал завоевания Октябрьской революции, тот знает это великолепно.

Мы решили, что одним из наших ответов китайским белобандитам должно быть улучшение нашего дорожного сттроительства.

Оба наши района связаны с городом Костромой одним трактом. Излишне говорить, какое значение имеет для нас этот тракт, связывающий нас с нашим окружным городом, и сколько мы несем убытка, от езды по неисправленному, пришедшему в ветхое состояние тракту.

Отремонтировать полностью этот тракт местные органы власти без нашей активной поддержки не смогут.

Мы и ставим себе задачей, вызывая вас на социалистическое соревнование по ремонту этого тракта, развернуть работу, выдвигаемую

в проекте нашего договора, таким темпом, чтобы в будущем году—как крайний срок к половине лета—тракт был не только отремонтирован, но, чтобы на нем свободно могло быть налажено автобусное сообщение.

Мы не видим ничего невыполнимого, если все дружно возьмемся за это дело, хотя знаем, что противников в этом мероприятии из нашей среды и активное противодействие со стороны кулачества мы встретим. Но с кулаками мы справимся, а людям, не верящим в это мероприятие, еще раз докажем, что крестьянство в союзе с рабочим классом может делать и не только такие вещи."

Вызов принят, договор подписан

Костромичи вызов приняли. Соревнующиеся стороны заключили договор на соревнование. Приводим его полностью:

„Мы, нижеподписавшиеся через лиц, специально нами выделенных, взаимно обязуемся:

1. Снабдить тракт Молвитино—Кострома необходимым материалом для его ремонта—камнем, песком и др. материалами (Молвитинский район по тракту Молвитино до р. Орши и Костромской район—по тракту с. Афонасово—Кострома) в количестве, указанном дорожным отделом окрисполкома.

2. Заготовку камня, необходимого для ремонта тракта, мы полностью производим до 10 декабря 1929 г. с таким расчетом, чтобы к 20 февраля 1930 г. заготовленный камень полностью был вывезен по тракту в те места, которые будут указаны дорожным отделом окрисполкома или Комстромским отделением Автодора.

3. К 1 августа 1930 года, как крайний срок, тракт на территории обоих районов должен быть приведен в такое состояние, чтобы на нем свободно могло производиться автомобильное сообщение.

Конкретно соревнующиеся стороны производят следующие работы: замощение полотна дороги камнем по 4 километра в каждом районе на условиях, данных окружным дорожным отделом, и, кроме того, стороны вводят дополнительно 15.000 человеко-дней бесплатного общественного труда, оценивая человеко-день в 1 руб.

4. Для заготовки и вывозки камня и песка мы полностью используем недельник по улучшению дорог.

5. Все общественные и кооперативные организации обоих соревнующихся районов обсуждают проект настоящего договора и определяют то участие, которое они могут принять в его выполнении и, вносят в свои районные отделения Автодора соответствующие суммы на ремонт тракта не позднее 1 февраля 1930 года.

6. Всеми мерами способствуя работе Автодора, мы обязуемся развернуть его деятельность таким образом, чтобы к 1 января 1930 г. в составе членов районного отделения, как минимум, состояло до 300 крестьянских хозяйств.

7. Штабом соревнования в каждом районе выделяется отделение Автодора, которое разрешает отдельные технические вопросы и в случае надобности для разрешения более принципиальных вопросов созывает в своем районе собрание с вызовом одного представителя от каждой деревни, вступившей в соревнование. Начиная с 1 ноября 1929 г. районные отделения Автодора взаимно обмениваются пятнадцатидневками о ходе соревнования и по ним информируют обе соревнующиеся стороны.

8. Учитывая всю важность этого шага, необходимость быстрого и точного выполнения всех пунктов настоящего договора, окружной дорожный отдел, совместно с окружным отделением Автодора, для выполнившей договор стороны, приобретает в качестве премии грузовой автомобиль и передает его соответствующему райотделению Автодора.

Представители Молвитинского района: Бахвалов, Озерков, Смирнов и др.

Представители Костромского района: Лебедев, А. Смирнов, Соловьев, Осокин Вас. и др.

Представитель окружного дорожного отдела Н. Астафьев.

Представитель окружного отделения Автодора Н. Рыкунин.

1929 г. 1 ноября, с. Кузнецово".

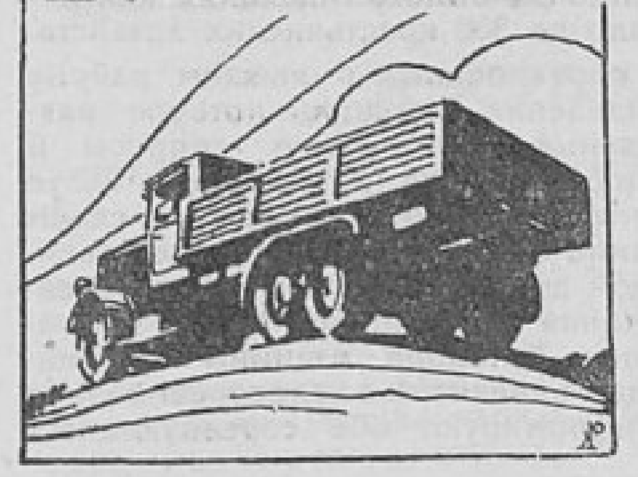
Культработники на помощь соревнующимся

На районном слете культработников Молвитинского и Костромского районов обещано полное содействие культработников соревнующимся.

Районный слет 120 культурных работников Молвитинского района обязуется всеми мерами способствовать выполнению этого договора с тем, чтобы тракт Молвитино—Кострома, расположенный на территории обоих районов, был бы отремонтирован в будущем году и превращен в годное состояние для автобусного сообщения. Подписываясь также под этим договором, культработники обязуются, что к 1 января 1930 г. каждая школа, каждая изба-читальня организуют как минимум каждая одну ячейку Автодора, над которой берут шефство. До 1 января 1930 года каждый культработник проведет минимум по три беседы с крестьянством о значении Автодора и улучшении дорожного хозяйства и дорожного строительства.

Молвитинцы вызывают последовать их примеру культурных работников Костромского района.

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ в ФОНД ПОСТРОЙКИ

Ячейка Автодора Вятского окрздрава — 15 руб.

Шофер Севвостлеса А. Судинин вносит 3 руб. и обязуется собрать среди сотрудников своего учреждения не менее 50 руб. и организовать ячейку Автодора. На сумму своего взноса вызывает всех шоферов Большого Новгорода.

Боровичское отделение Автодора — 10 руб.

Из Арзамаса (фамилия неразборчива) — 1 руб.

Проф. Е. А. Чудаков вносит 40 руб.

П. Бланков вносит 10 рублей и вызывает последовать его примеру товарищей из Госавтотранса: Макошина, Иванова, Муратова, Сохацкого, Нолева-Соболева, Левандовского, Карповича, Пуймана, Андреева, Манухина, Штек, Ганшера, Новикова, Войцеховского.

Пионер 130-го отряда 1-й Образцовой типографии **Женя Бланков**, вносит 2 р. 40 коп. и вызывает последовать его примеру других пионеров.

Авто-вело-мото-секция Артемовского пролетарского спортивного товарищества „Динамо“ вносит 30 рублей и вызывает на такую же сумму автосекции округов Донбасса.

Курсанты авто-курсов при окружном отделении Автодора г. Сум вносят 7 р. 75 к. и вызывают всех автодоровцев Сумского округа.

Алексеев (Лопатинское) — 3 руб.

Ячейка Автодор при электростанции г. Барнаула — 6 р. 93 коп.

Витебское окружное отделение Автодора — 15 руб.

Скрябин И. С. — 15 руб.

Тов. Гольдинеров по вызову тов. Даниловича (см. № 22) вносит 1% месячного жалования — 1 р. 50 коп.

Всего с начала кампании поступило 1.705 р. 16 коп.

ПРИВЕТСТВУЕМ ПОЧИН ЯЛТИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ!

ЯЛТИНСКОЕ райотделение Автодора организует по городу и району широкий сбор средств на постройку шестиколесных машин для Красной армии. Одновременно проводится широкая вербовка новых членов Автодора.

БОЕВОЙ МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ОТРЯД им. АВТОДОРА

НА ДНЯХ редакцией получено от Тифлисского мото-вело общества следующее сообщение:

— Заслушав доклад т. Шабадова о 12-й годовщине Октябрьской революции, о достижениях советской власти в промышленности и сельском хозяйстве, а также о наглых выступлениях бело-китайцев совместно с белогвардейскими отрядами на Манчжурской границе, мы, члены тифлисского мото-вело общества Автодора Грузии предлагаем организовать специальный боевой отряд имени Автодора СССР и послать нас со своими машинами в славную Дальневосточную Красную армию.

По зову ее Реввоенсовета мы с пулеметами на мотоциклах пойдем на защиту Октября. Ни одного автодоровца вне рядов нашего отряда!

Почетными мотоциклистами отряда мы избираем тт. Енукидзе, Лежаву, Элиаву, Сухишвили, Болквадзе и Мгалоблишвили.

Мы просим влить нас в боевой отряд имени „Рабочей Правды“ в Тифлисе.

В боевой отряд записалось 24 человека.

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ

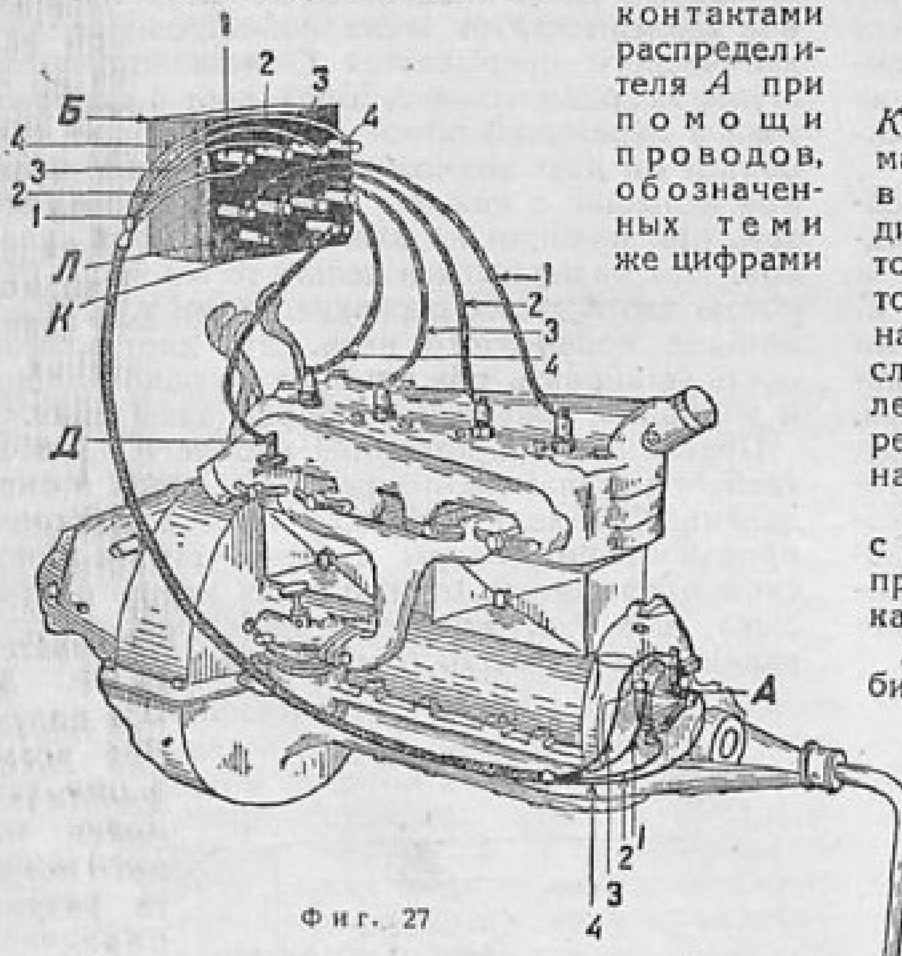
УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Зажигание *)

ЗАЖИГАНИЕ при помощи катушек с электромагнитным прерывателем в современных автомобилях применяется сравнительно редко. Ниже в качестве примера рассмотрена такая система зажигания в выполнении завода Форд на автомобиле старой конструкции — модель *Т*.

На фиг. 27 представлен общий вид установки. Здесь 4 катушки с электромагнитными прерывателями заключены в общую коробку *Б*; распределитель *А* помещается на конце кулачкового вала; общий вид распределителя представлен отдельно на фиг. 28. Здесь на конце кулачкового вала *М* шарнирно укреплен рычажок *Л*, имеющий на своем конце ролик *И*; последний, при помощи видимой на фиг. 28 пружинки, все время прижимается к чашке распределителя, замыкая последовательно контакты *Б*, *В*, *Г* и *Д* на массу.

Верхний ряд контактов, выходящих из коробки *А* и обозначенных на фиг. 27 цифрами 1, 2, 3 и 4, соответствует контактам *М* на фиг. 26; эти контакты соединяются с соответствующими контактами распределителя *А* при помощи проводов, обозначенных теми же цифрами



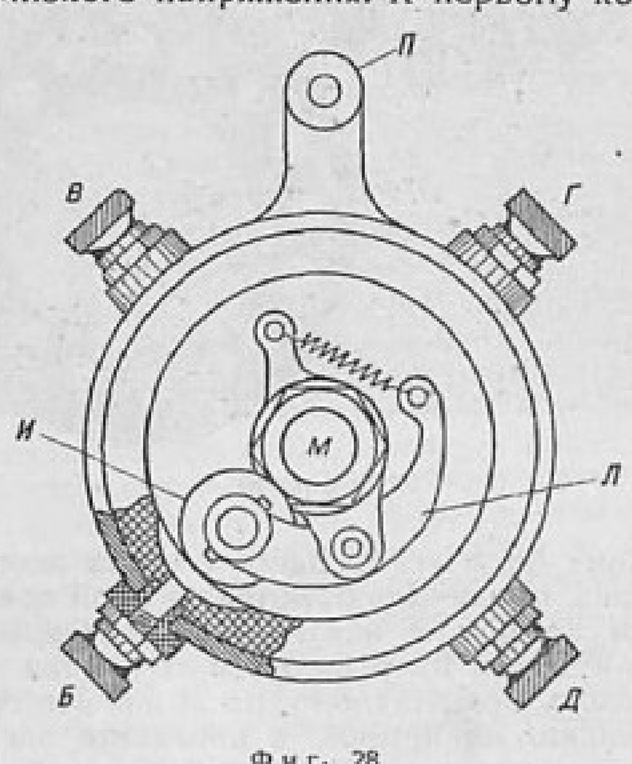
Фиг. 27

1, 2, 3 и 4; последние присоединяются к контактам распределителя *А* таким образом, что при вращении кулачкового вала двигателя против часовой стрелки (если смотреть спереди) ролик *И* (фиг. 28) последовательно замыкает на массу провода 1, 2, 4 и 3.

Средний ряд контактов, выходящих из коробки *А*, соответствует контактам *Р* на фиг. 26. Они соединены со свечами цилиндров в последовательном порядке, т.-е. контакт 1 й катушки со свечей 1-го цилиндра, контакт 2-й катушки со свечей 2-го цилиндра, и т. д.

*) Продолжение, см. предыдущий номер

Два нижних контакта *К* и *Л*, выходящие из коробки *Б*, служат для подвода к катушкам тока низкого напряжения. К первому контакту



Фиг. 28

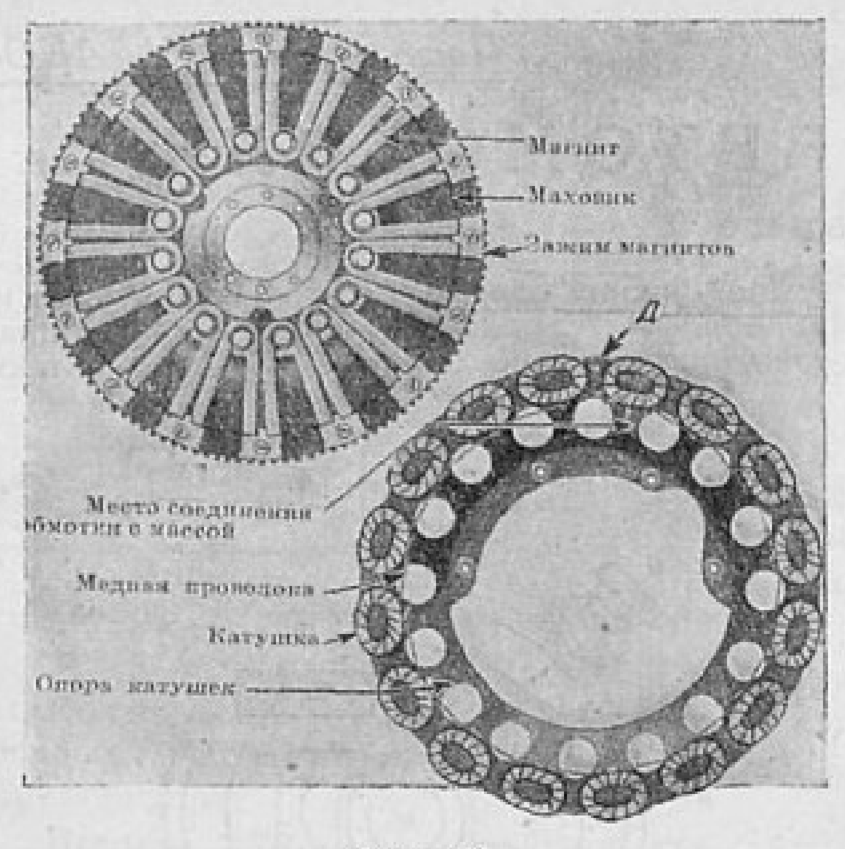
К присоединен провод от контакта *Д* динамо-машины, расположенной в автомобиле Форда в маховике двигателя; второй же контакт соединяется с аккумулятором. При этом питание током катушек может производиться, конечно, только от одного источника, и при наличии на автомобиле аккумулятора для этой цели служит специальный переключатель, установленный на коробке *Б*. При помощи этого переключателя с катушками соединяется или динамо или аккумулятор.

Контакты *К* и *Л* соединяются внутри коробки с медной длинной пластинкой, к которой и прижимаются контакты *Н* (фиг. 26) всех 4-х катушек.

Динамо-машина, установленная на автомобиле Форд модель Т, имеет своеобразную конструкцию, отличную от тех, которые были представлены на схемах фиг. 17 и 18 и в разрезе на фиг. 19. На фиг. 29 представлены основные детали динамо-машины Форда. На маховике двигателя здесь привернуто 16 дугообразных магнитов, которые при вращении маховика проходят около такого же числа катушек, укрепленных на неподвижной опоре. Последняя установлена в картере двигателя перед маховиком. Благодаря движению магнитного поля около катушек, в последних возникает ток низкого напряжения, который идет от контакта *Д* к катушкам с электромагнитными прерывателями для преобразования в ток высокого напряжения.

8. Зажигание от катушек с механическим прерывателем

Схема установки приборов для зажигания от катушек с механическим прерывателем пред-



Фиг. 29

ставлена на фиг. 30. Здесь имеется всего одна катушка, первичная обмотка которой соединена одним концом с аккумулятором, а другим — с механическим прерывателем точно так же, как это было представлено на фиг. 24. Наличие нескольких цилиндров в двигателе заставляет ввести дополнительный прибор — распределитель *А*, который служит для распределения тока высокого напряжения между свечами отдельных цилиндров двигателя.

Распределитель *А* в своей основной части состоит из кольца, исполненного из непроводника, в котором имеется 4 контакта: *Б, В, Г* и *Д*. Ползушка *И*, установленная на валике *Е*, при вращении последнего соединяется с этими контактами. Вторичная обмотка катушки, в которой индуцируется ток высокого напряжения, одним своим концом соединена с массой, а другим — с центральным стержнем валика *Е*, который далее соединен с ползушкой *И*; сама ползушка *И* и центральный стержень валика *Е* изолированы от массы. Контакты *Б, В, Г* и *Д* соединены в соответствующем порядке со свечами отдельных цилиндров двигателя.

Когда при помощи механического прерывателя прекращается ток в первичной обмотке катушки, то во вторичной обмотке индуцируется ток высокого напряжения. В этот момент ползушка *И* должна стоять против одного из контактов распределителя *А*. Ток высокого напряжения из тонкой обмотки идет через ползушку *И* и контакт распределителя *А* в свечу соответствующего цилиндра; далее он проскакивает в форме искры между контактами свечи, поступает на массу и возвращается во вторичную обмотку через прерыватель, также соединенный с массой.

Для получения правильного чередования вспышек в разных цилиндрах, их свечи должны быть присоединены к контактам *Б, В, Г* и *Д* в должном порядке. На фиг. 30 направление движения валика принято против часовой стрелки, а порядок работы цилиндров взят 1, 2, 4 и 3; соответствующим образом соединены и контакты распределителя со свечами двигателя.

Так как валик распределителя за один свой оборот соединяет вторичную обмотку катушки по одному разу со свечами всех цилиндров, то его один оборот соответствует одной вспышке в каждом цилиндре, т. е. при четырехтактном двигателе соответствует двум оборотам коленчатого вала. Вообще валик распределителя зажигания при четырехтактном двигателе всегда вращается вдвое медленнее коленчатого вала, вне зависимости от числа цилиндров. Валик механического прерывателя *Т*, имея четыре выступа, за один свой оборот дает 4 перерыва тока в первичной обмотке, т. е. за один свой оборот он дает возможность получения по одной вспышке в каждом цилиндре. Таким образом, при наличии на валике *Т* четырех кулачков, этот валик должен делать то же число оборотов, что и валик распределителя, т. е. вдвое меньше коленчатого вала. Это дает возможность установить оба прибора на одном валике и упрощает привод к приборам зажигания.

Правильность протекания рабочего процесса требует воспламенения рабочей смеси в определенный момент рабочего процесса. Момент проскакивания искры в свече при механическом прерывателе определяется моментом разрыва тока, т. е. моментом набегания кулачка валика *Т* на выступ *П* рычажка прерывателя (фиг. 30). Для получения возможности установки точного момента разрыва первичного тока, а также для возможности изменения опережения зажигания в соответствии с рабочим режимом двигателя, конструкция механического прерыва-

Фиг. 30

теля обычно исполняется такой, что рычажек прерывателя вместе с выступом *П* может повертываться относительно валика прерывателя *Т*.

Установка приборов зажигания при помощи катушки с механическим прерывателем производится следующим образом:

1. Поставить поршень первого цилиндра в верхней мертвой точке, соответствующей концу хода сжатия.

2. Поставить прерыватель на самое позднее зажигание.

В этот момент прерыватель должен начать размыкание тока. Если в действительности валик *Р* с кулачками не начинает размыкания, то его следует несколько повернуть и закрепить в должном положении при помощи зажимного приспособления. В момент разрыва тока прерывателем ползушка *И* распределителя тока высокого напряжения должна стоять против одного из контактов. После того как прерыватель и распределитель установлены правильно, следует произвести следующее:

3. Соединить проводом высокого напряжения свечу первого цилиндра с тем контактом распределителя, *против которого стоит ползушка И*.

4. Остальные провода высокого напряжения присоединить к контактам распределителя и свечам в соответствии с направлением вращения валика распределителя и порядком работы цилиндров двигателя.

В современных автомобильных двигателях катушки с механическим прерывателем применяются для зажигания значительно чаще, чем катушки с электромагнитным прерывателем. Основным преимуществом механического прерывателя по сравнению с электромагнитным является его большая надежность в работе и более точное получение нужного момента появления искры в свече. При набегании ползушки *И* в распределитель тока низкого напряжения (фиг. 26), возникающий здесь ток обычно несколько обжигает изоляционный материал около самого контакта. В соответствии с этим, здесь не будет достаточно точно сохранено одинаковое опережение зажигания в разных цилиндрах. Это явление отсутствует при механическом прерывателе. Наконец, при механическом прерывателе практически всегда употребляется только одна катушка, в то время как при электромагнитном прерывателе обычно устанавливается 4 катушки.

Единственное преимущество электромагнитного прерывателя по сравнению с механическим заключается в том, что первый дает в свече большее количество искр, чем второй. При механическом прерывателе в свече получается одна искра, при зажигании же от катушек с электромагнитным прерывателем искры в свече следуют очень быстро одна за другой в течение всего времени, пока ползушка *И* (фиг. 26) соединяется с соответствующими контактами распределителя. Благодаря этому, здесь обеспечивается более интенсивный подогрев смеси и несколько улучшается ее воспламенение.

Проф. Е. А. Чудаков

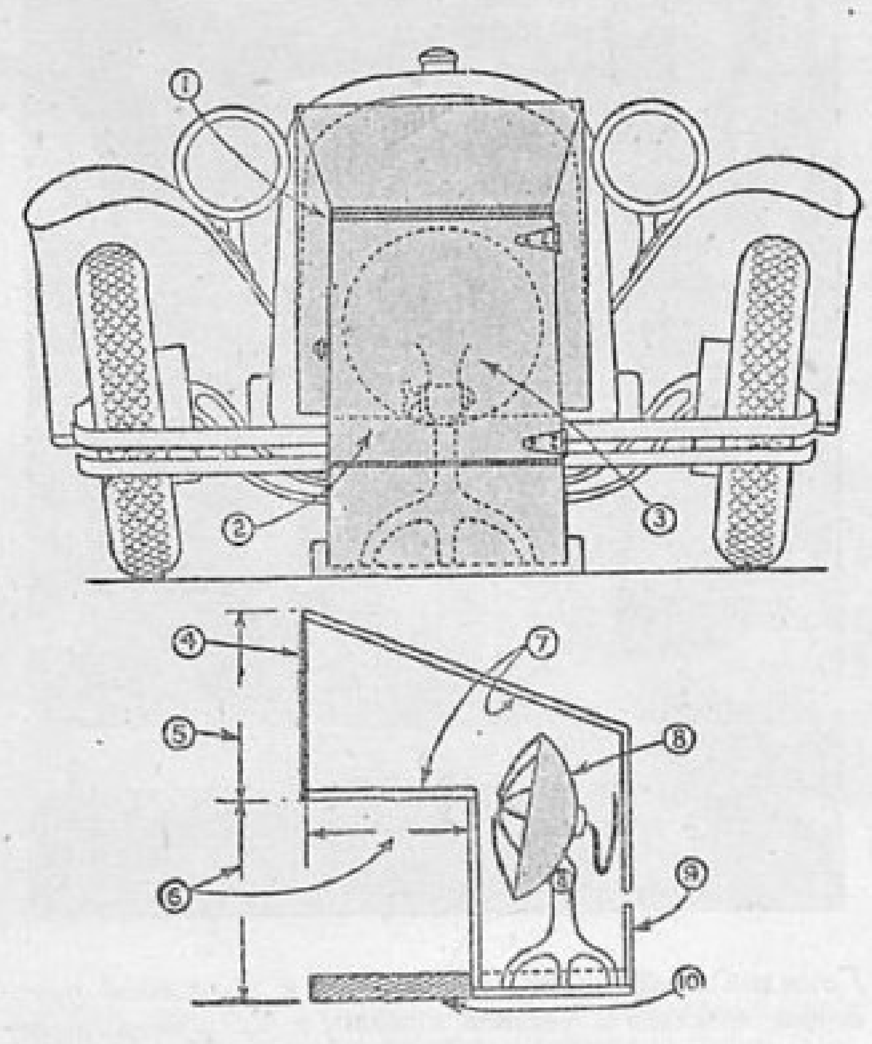
Окончание в следующем году

ГРЕЛКА для РАДИАТОРА в ХОЛОДНОМ ГАРАЖЕ

Гаражная грелка указанного на нашем чертеже типа уничтожает одно из главных затруднений зимнего автомобилизма.

При помощи подобного прибора машину можно довести до такой температуры, что ее быстро можно будет запустить, не истощая батареи. Такая грелка представляет собой ящик, в котором помещается отражательная электрическая грелка. Над ящиком устроена покрышка, выступающая вперед; она предназначается для направления тепла на радиатор автомобиля. Внутренняя сторона стенок выкладывается асбестом, чтобы сохранить тепло и предохранить дерево от перегрева и коробления. В задней стенке ящика имеется небольшая дверца, прикрепленная на петлях, которая облегчает вынимание электрической грелки. Конец покрышки, входящий в соприкосновение с радиатором, обивается войлоком. Покрышка по своей форме должна походить на радиатор.

Подобная грелка служит не только для того, чтобы сохранять мотор в тепле, но может выполнить роль обычной электрической печурки, согревая тех, кому зимой приходится производить исправления в холодном помещении.



На чертеже: 1—грелка в действии; 2—маленькая дверца, навешанная на петлях; 3—электрическая грелка; 4—край покрышки, обитый войлоком; 5 и 6—показывают те размеры, которые зависят от величины применяемой электрической грелки и от типа автомобиля; 7—асбестовая обшивка; 8—электрическая грелка; 9—ящик; 10—подпорки.

ПЕРЕНЕСЕМ в НАШЕ АВТОСТРОЕНИЕ

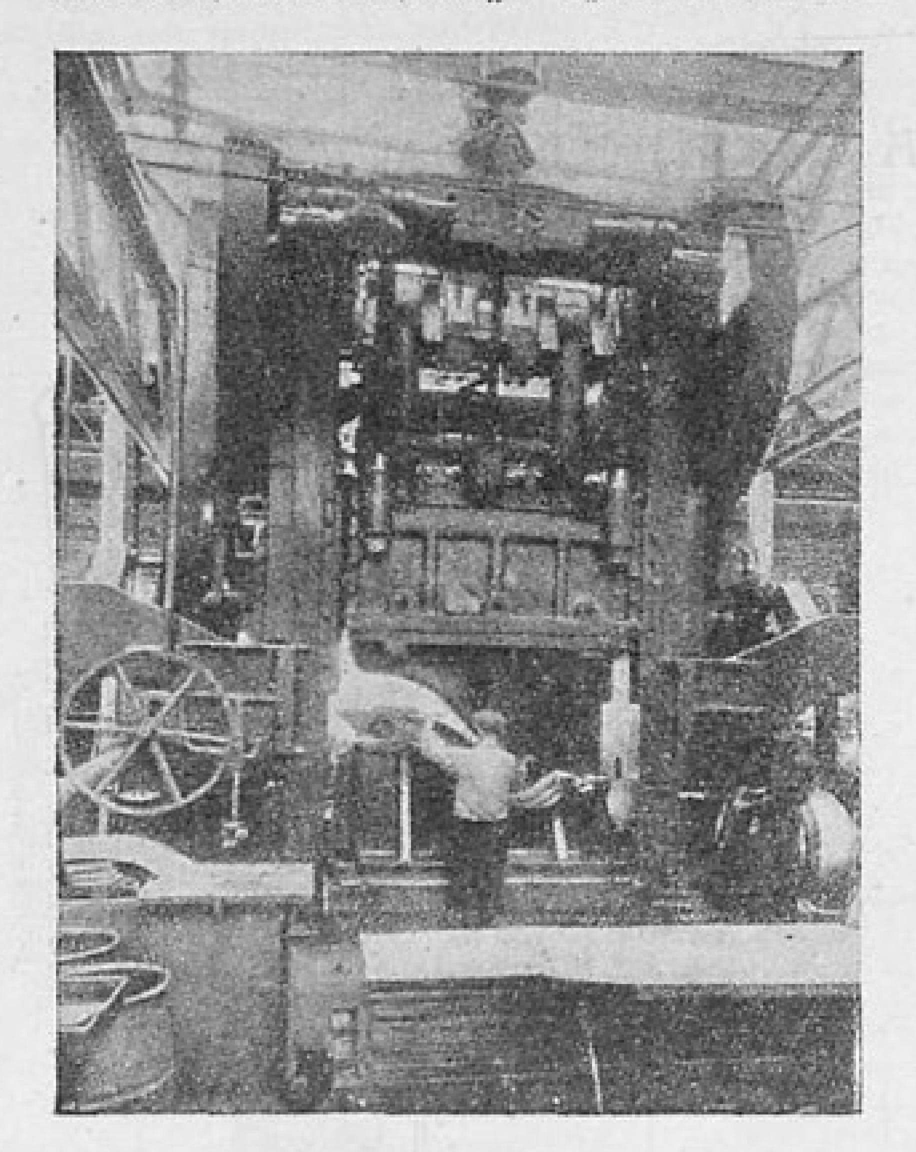
Оче

Заготовительные го



Очень оригинальный способ изготовления у Форда „коронной“ шестерни. Стальная полоса сгибается в окружность и сваривается в стык

Из заготовительных горячих цехов наибольшее, пожалуй, участие в изготовлении моделей Форда „А“ и „АА“ — занимает кузнечно-штамповочный отдел. Он является самой крупной автомобильной кузницей Америки и организован на заводе в Хайланд-Парке. Кузница пропускает ежедневно более 600 *т* стали для 100 с лишним кованых деталей моделей „А“ и „АА“. О масштабе кузницы Форда, занимающей два корпуса площадью в 17.000 кв. *м*, достаточно говорит выпуск ежедневно 8.000 коленчатых валов, 8.000 передних осей, 45.000 шатунов и всех других деталей для машины Форда. Эта очень высокая производительность при общем числе работающих в кузнице в 2.000 человек достигается у Форда его типично американскими методами работы под падающими молотами и осадочными машинами, с одного нагрева, в штампах с несколькими ручьями. Коленчатый вал, например, отковывается с одного нагрева, из круглой резаной заготовки, менее чем в одну минуту в штампах с тремя ручьями, типа, изображенного на стр. 18.



Грандиозный пресс „Блисс“ для холодной прессовки крыльев и частей кузова, с производительностью до 500 крыльев в час

Оборудование кузницы состоит из 100 с лишним падающих паровых и фрикционных молотов, мощностью от 0,4 до 2,8 *т* каждый, 80 обрезных прессов, около сотни ковочно-осадочных машин и двух гидравлических прессов по 1000 *т* каждый (для ремонтных надобностей). Форд был пионером применения осадочных машин для изготовления автодеталей, что сберегало миллионы долларов. После него все автозаводы широко пошли по его пути; стоимость изготовления шестерен и других деталей уменьшается в таком случае больше, чем вдвое.

В 1927 году на заводе в Ривер-Руже была пущена специальная ковочно-осадочная мастерская, оборудованная исключительно осадочными машинами „Аяксами“ и электрическими печами типа „Глобар“ с электродами. Вообще, поскольку у Форда наблюдается стремление пользоваться на заводе в Хайланд Парке, в кузнице и других мастерских газовыми печами,— на заводе Фордзон в Ривер-Руже имеется, вероятно, самая большая группа электрических нагревательных печей. Здесь работает до 150 электрических печей на самых разнообразных операциях — нагреве заготовок для ковки, термической обработке валов, шатунов, шестерен, ладке и термообработке рессорных листов и пр. В некоторых из этих печей, где температура не превосходит 815° С, применяется в качестве сопротивления пихромовый сплав в виде ленты, в других печах, с более высокой температурой, сопротивлением служат желоба из карбидной смеси, заполненные пылевидным углем; остальные печи с сопротивлением типа „Глобар“ — электродом, похожим по виду на силико-карбид. Последнего типа печи дают у Форда прекрасные результаты, выстаивая без ремонта по 1.000—1.200 часов и даже более.

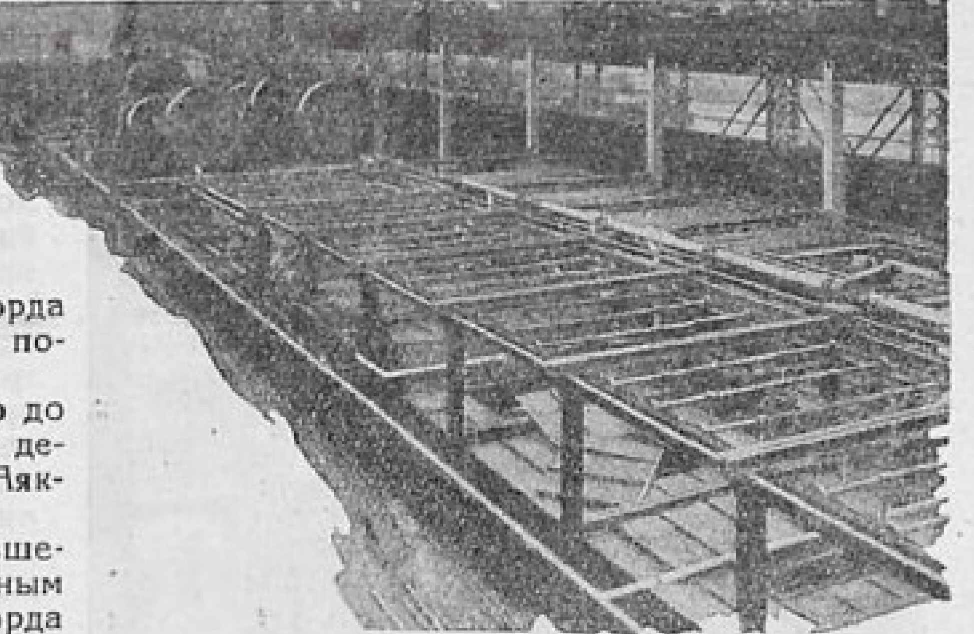
Кроме названной кузницы, в Хайланд-Парке Форд организовал вспомогательную кузницу на заводе Фордзон, куда перенесено производство ряда деталей — кулачковых валиков и прочих.

Инж. А. РЫБАРЖ

ОПЫТ АМЕРИКИ!

рк II

рячие цехи у Форда.



Типичная для Форда холодная штамповка автомобильных рам. На снимке — установка промывных баков и прессов „Гамильтон"

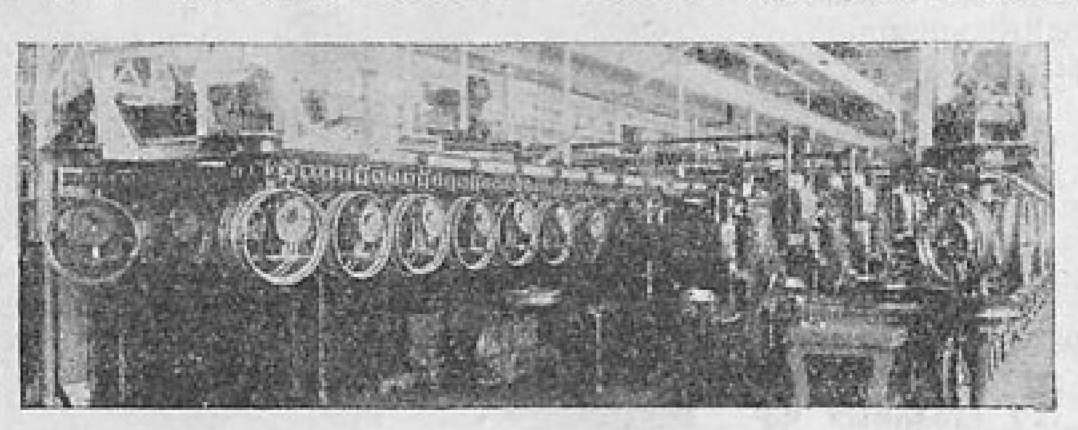
Успех кузнечно-штамповочного дела у Форда об'ясняется, главным образом, образцово поставленным штамповым хозяйством.

Изготовлением штампов у Форда занято до 500 человек, при чем штампы под молоты делаются из хромоникелевой стали, а для „Аяксов"— из стали хромистой.

И в этой области Фордом введены новшества. Так, штампы с небольшим, но фигурным ручьем получаются во многих случаях у Форда вместо нарезки на специальных станках, путем запрессовки образцового штампа в нагретую стальную заготовку, а затем небольшой отделки штампа. При таком способе стойкость штампов повысилась в $1^1/_2$—2 раза, так как волокна металла не перерезаны, как это обычно бывает со штампами, нарезанными на станке.

Некоторые штампы для холодно-прессовой работы весят у Форда до 30 *т*.

Холодно-прессовая мастерская расположена на заводе Фордзон рядом с рессорной и ковочно-осадочной мастерскими и против прокатного отдела, занимая площадь почти в 9 акров. О масштабе работы можно судить по тому, что через холодно-прессовую в день проходит 1.600 *т* тонколистовой стали для изготовления частей кузова, крыльев, баков, картеров, рам и т. п. деталей. Это количество стали, поступая в прессовую по одному железнодорожному пути, к концу 10-часовой смены того же дня представляет поезд из 92 вагонов, груженых готовыми деталями для отправки их в кузовные сборочные отделения.



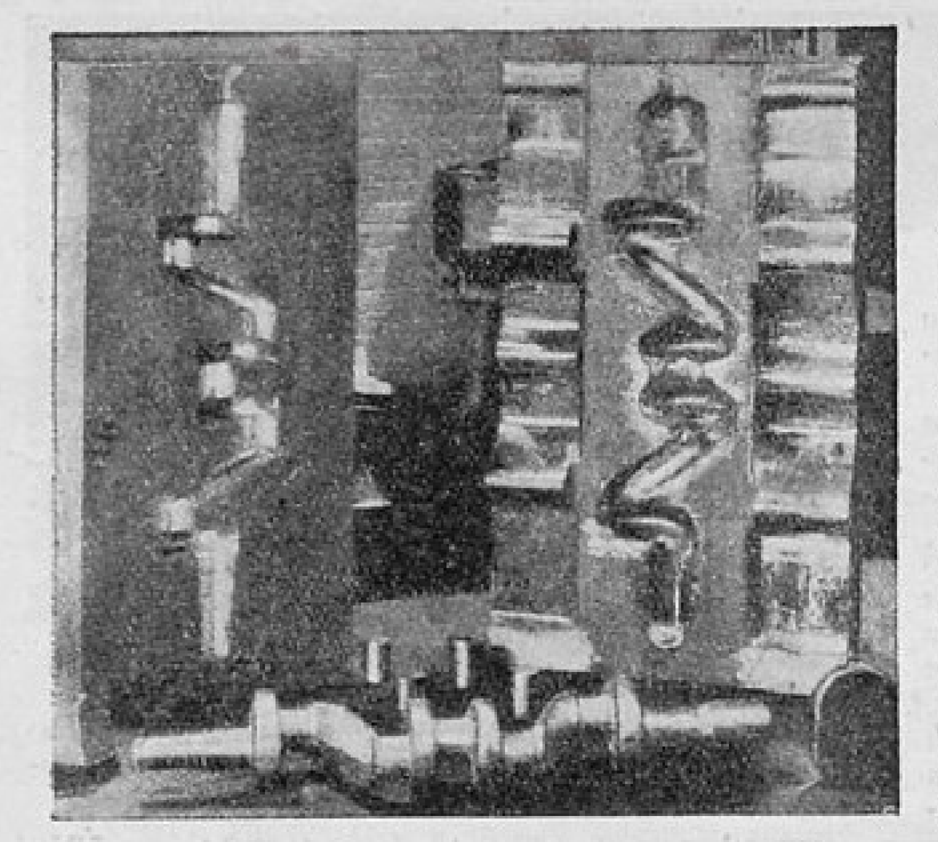
Вид колесной мастерской Форда, в которой изготовляется ежедневно 25.000 колес

Десять тысяч человек (или 1.000 на одном акре площади) работают здесь на 1.300 специальных прессах Толидо, Блисса и Гамильтон, при чем из этого количества рабочих — 1.200 слесарей и механиков заняты исключительно надзором за этим оборудованием и поддержанием его в должном виде.

Холодно-прессовая богато оборудована девятью десятитонными мостовыми электрическими кранами и сетью конвейеров для подачи материала и уборки обрезков и отходов, которых набирается за день до 250 *т*, идущих непосредственно в переплавку. Оборудование этой мастерской очень дорогое (наиболее крупный пресс стоит в Америке 90.000 долларов), и содержится оно в идеальном порядке. В этой же мастерской у Форда изготовляются рамы прессовкой их холодным способом на прессах



Самая крупная в мире группа электрических нагревательных печей в ковочно-осадочной мастерской Форда



Штампы Форда для коленчатого вала. Штамповка продолжается 50 секунд с одного нагрева в трех ручьях одного штампа

имеются конвейеры, протяжением до 9 *км*. Общий вид колесной мастерской показан на снимке на предыдущей странице.

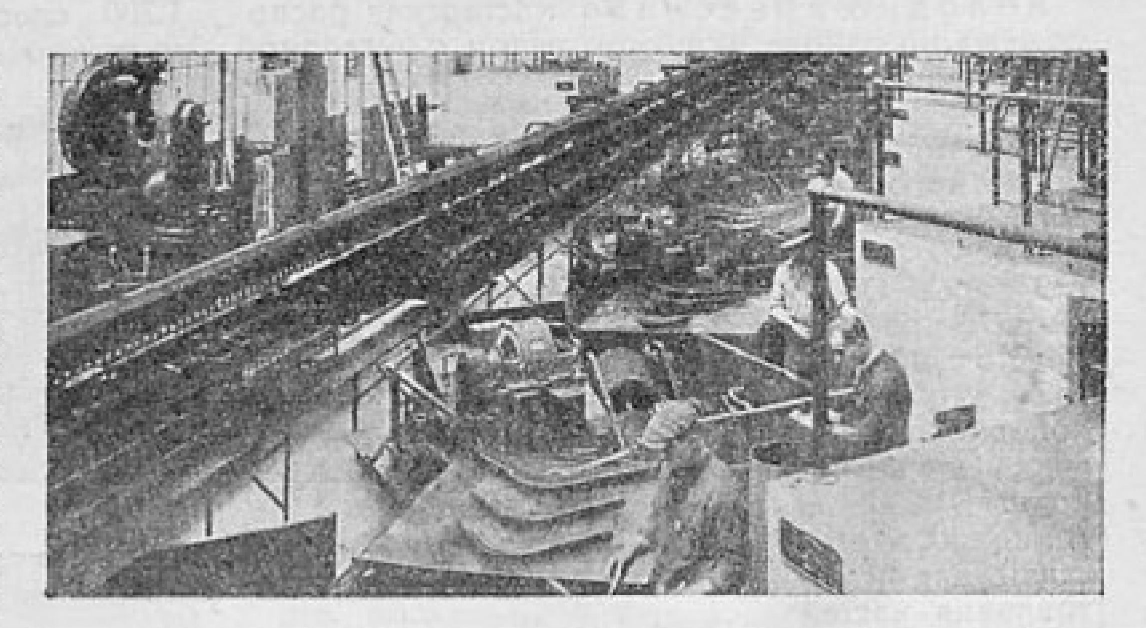
Рессоры Форд изготовляет также у себя в Ривер-Руже в специальной рессорной, оборудованной очень интересными прессами-барабанами для выгиба листов по радиусу и одновременной закалки их в штампах, установленных по окружности барабана (7 штук).

Для нагрева в рессорной установлено 76 электрических печей, снабженных цепными конвейерами. Очень интересны электропечи для нагрева концов коренных рессорных листов для образования ушка. Печи эти установлены попарно, и между ними проходит конвейер так, что оба конца нагреваются одновременно до 1.100° С. Вся сборка колес производится на конвейере. На рессоры у Форда идет хромистая сталь с повышенным содержанием марганца и, несмотря на высказывавшиеся опасения, на практике рессоры из этой стали со специальной термообработкой показали себя очень хорошо. Производительность этой мастерской за две восьмичасовые смены такова: 16.000 передних, 8.000 задних рессор, 2.500 рессор для грузовичков („АА").

Инж. А. Рыбарж

Гамильтона из листов 3,5—4 *мм* толщиной с производительностью 240 комплектов в час, при чем заготовки проходят предварительно ряд промывных баков.

Изготовление колес, имевшее место прежде и в Хайланд-Парке и отделении Форда в Гамильтон-Огайо, сосредоточено теперь на последнем заводе. Как известно, для новых моделей Форд изменил конструкцию колеса, которое в модели „А" состоит из 110 стальных частей, преимущественно спицевой проволоки, приваренных электрическим путем к ободу. Ежедневная производительность колес в Гамильтоне—до 25.000 штук, при чем для транспортировки за день 450 *т*



Вид конвейера в рессорной Форда. Закалка и выгиб листа производится одновременно в штампах специального барабана

ГЛИЗАНТИН—СРЕДСТВО ПРОТИВ ЗАМЕРЗАНИЯ ОХЛАЖДЕНИЯ

Для понижения температуры замерзания воды применяются различные примеси: соли, алкоголь, глицерин и т. п. Но соли имеют ту неприятную сторону, что образуют осадки, которые вредно действуют на металлические части, а алкоголь слишком быстро улетучивается при нагревании. Глицерин имеет преимущество перед ними. Он не действует химически на металлы, не улетучивается и поэтому предпочтительно употребляется для предупреждения замерзания воды.

Но в настоящее время химическая промышленность в Германии изготовляет (из этилогликоля) новое, более действительное средство против замерзания воды, названное „глизантином". Подобно глицерину, глизантин не улетучивается при нагревании и химически нейтрален по отношению к металлам. При этом он дешевле чистого глицерина (глицерин, имеющийся в продаже содержит от 13 до 16% воды), а главное — лучше предупреждает замерзание.

Для понижения точки замерзания до 10° по Цельсию, требуется примесь химически чистого глицерина в размере 30% к количеству воды, в то время как глизантина лишь 21%; для понижения точки замерзания до 15° нужно 47% химически чистого глицерина и лишь 35% глизантина.

Следует отметить, что даже при замерзании раствор воды и глизантина превращается не в твердый лед, а в мягкую кашеобразную массу, которая к тому же не увеличивается в об'еме так сильно, как вода при превращении в лед (что, как известно, часто вызывает разрывы и поломки в радиаторах). Кроме того, глизантин имеет свойство растворять осаждающийся из воды котельный камень.

Л. В.

ЗР 24-1929 *Инж. А. ИСАКОВИЧ*

МОСКОВСКИЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД

Московский автомобильно-сборочный завод запроектирован на выпуск 24.000 машин в год. Завод будет выпускать грузовики и легковые машины. До постройки и пуска основного автомобильного завода в Нижнем-Новгороде сборочный завод будет собирать машины из частей, получаемых от компании Форд в Америке и некоторых деталей, изготовляемых в Союзе на существующих заводах (деревянные части кузовов, болтозаклепочные изделия, резиновые шины, стекло, пружины и проч).

По мере пуска отдельных мастерских основного завода в Н.-Новгороде и налаживания в Союзе производства специальных деталей (электрическое оборудование и проч.), Московский сборочный завод перейдет на сборку машин из частей, полностью изготовляемых в Союзе.

Московский сборочный завод запроектирован в Америке компанией Форд при участии сотрудников Автостроя. При проектировании завода учтен весь громадный опыт Форда по постройке сборочных мастерских. Опыт этот действительно громаден, так как кроме сборочной мастерской завода в Детройте, Форд имеет ряд сборочных заводов в Америке, Европе и Японии.

Величина этих сборочных заводов разнообразна: имеется небольшой завод в Берлине с суточным выпуском в 60 машин, и колосальный завод в Чикаго с выпуском 500 машин в день.

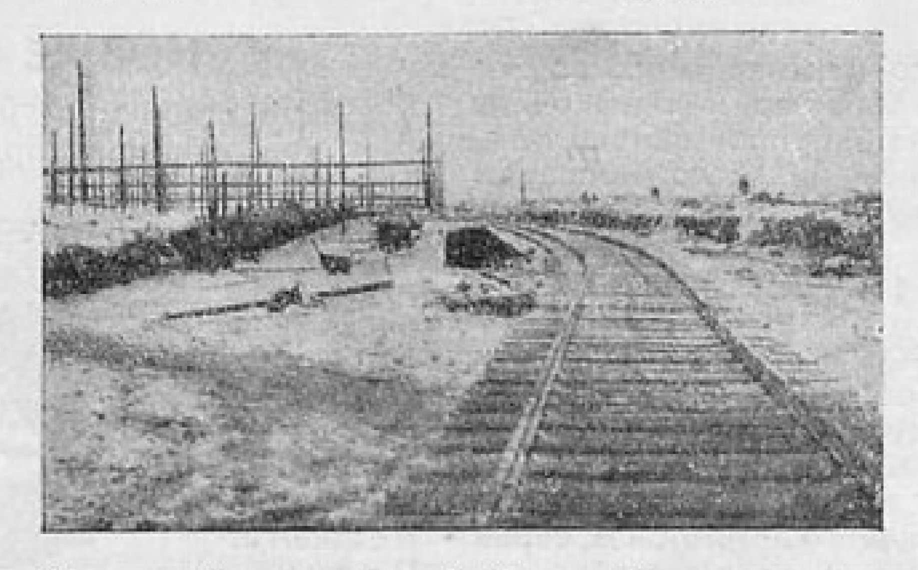
Здание для Московского сборочного завода запроектированно также в Америке и является типичным американским сооружением, состоящим из стального каркаса со стенами из пустотелых бетонитовых камней. Глухих стен в здании очень немного,— большая часть заполнений между колоннами образована металлическими застекленными рамами. Кроме большого количества наружных застекленных рам здание имеет ряд верхних застекленных фонарей. При такой конструкции освещаемость здания естественным светом будет и велика, и равномерна по всей площади мастерских. Здание имеет прямо гольную форму длиной 140 *м* и шириной 90 *м*.

Сборка кузовов и окраска их будет производиться на конвейерах; на конвейере же будет производиться и сборка самого автомобиля. Подача к главному сборочному конвейеру рам, кузовов и моторов будет выполняться с помощью электроталей.

Завод располагается на участке за Спасской заставой у станции Бойни Московско-Казанской ж. д. Участок связывается железнодорожной веткой со станцией Бойни; пути входят в корпус завода, что облегчает разгрузку деталей, приходящих из Америки (а в будущем из Нижнего) и погрузку готовых машин.

Все стальные конструкции для каркаса заводского корпуса изготовлены в Америке, находятся в пути и по телеграфным извещениям должны срочно прибыть в Ленинград. Прибытие конструкции в Москву нужно ожидать к десятым числам декабря.

Все фундаменты для установки конструкций уже готовы и по прибытии последних будет приступлено к их сборке и установке.



На стройке московской сборочной в первых числах декабря

Заполнение стен основного корпуса будет вестись в тепляках сейчас же после установки стальных конструкций, а вслед за выкладкой стен начнутся подготовительные работы по установке оборудования.

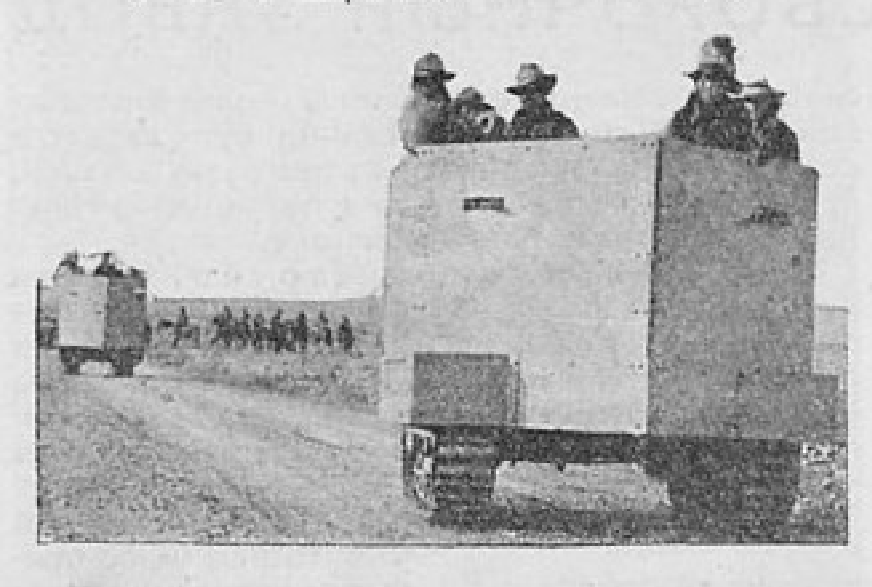
На ряду с постройкой главного здания завода ведутся работы по укладке водопровода, прокладке путей и постройке трансформаторного киоска и проходной конторы. Оба последних здания будут закончены также этой зимой. Большая часть оборудования завода заказывается в Америке. Монтажные чертежи оборудования будут получены в Союзе в феврале, а само оборудование — в марте.

Завод будет обогреваться паровым отоплением. Пуск завода намечен на 1 июня 1930 г.

Подготовка технического персонала и рабочих для Московского сборочного завода запроектирована следующим образом: сотрудники Автостроя в настоящее время изучают процессы сборки в Америке у Форда. Часть этих сотрудников приезжает в Союз в декабре и направляется в Нижний-Новгород для организации работ во временной сборочной мастерской Автостроя на заводе „Гудок Октября", который должен начать сборку машин 1 января 1930 г. Другая часть сотрудников Автостроя, специализирующаяся по сборке в Америке, приедет в феврале и также поступит на работы по сборке в Нижнем. Это основное ядро специалистов подготовит штат рабочих для Нижнего (и частично для Московского сборочного завода) и обучит ряд наших инженеров и техников американским методам работ.

Образовавшийся штат рабочих, техников и инженеров, знакомых с американскими методами сборочных работ, будет распределен межд Нижегородским и Московским сборочными заводами.

УПРОЩЕННЫЕ ТАНКИ

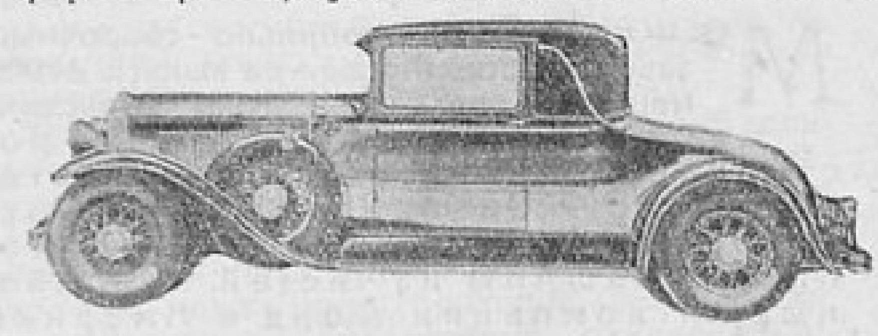


Во время последнего мексиканского восстания повстанцами были применены очень интересные броневые танки упрощенного типа. Эти танки, показанные на фото, вмещают до 20 человек команды.

МОДЕЛИ 1930 ГОДА

„Дженерал моторс" выпустила к 1930 г. три новых автомобильных модели; серию 40 с расстоянием между колесами в 3 *м*, серию 50 с расстоянием 3,15 *м* и серию 60 с расстоянием 3,35 *м*. Серия 40 включает в себя шесть различных моделей легкового автомобиля, серия 50—две модели, серия 60—семь моделей.

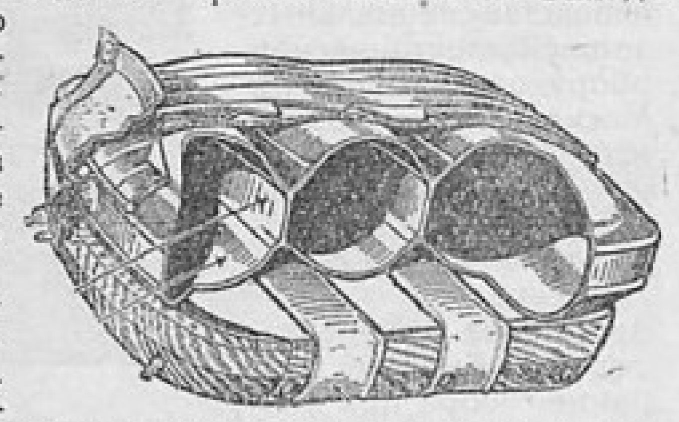
Форма кузова у всех моделей одинакова, но по сравнению с прежними моделями сильно улучшена. От верха до подножки кузов сконструирован очень пропорционально в прямых линиях. Благодаря тому, что приделана особой формы кромка, кузов кажется длиннее и ниже



расположенным. Каждая модель имеет особый цвет. Модель серии 40 развивает 80 л. с., а моторы серии 50 и 60 развивают 100 л. с. Модели снабжены шестицилиндровым мотором.

НОВЫЕ СИДЕНИЯ

Очень остроумное использование пневматиков начинает практиковаться на Западе. Как видно из рисунка, пружины и набивка в подушке сидения заменены пневматическими мешками.



Преимущества этого приспособления: они легче поддаются деформации и уменьшают с'езжание пассажиров при крутых поворотах, тряске и т. п.

МОТОРНЫЕ ЛЫЖИ

Сантос Дюмон, один из первых конструкторов дирижабля (1906 г.), выступает со своим новым изобретением, которое также может иметь значительную будущность.

Сантос Дюмон — страстный любитель лыжного спорта. Каждому лыжнику хорошо известна усталость при под'еме часами на вершину горы, с которой можно спуститься в 10 минут. Сантос Дюмон решил использовать мотор, чтобы устранить тяжесть под'емов. Эта проблема заняла у него около четырех лет работы.



Во время под'ема лыжи попеременно имеют то твердую точку опоры, то скользят по поверхности. Это позволяет прибегнуть к помощи мотора (в $1/_{10}$ л. с.). Мотор, специально сконструированный Сантос Дюмоном, очень легкий и его можно нести за плечами как походный мешок. Дает он 6.000 оборотов в минуту.

Как же устроена передача энергии этого мотора к новым оригинальным лыжам?

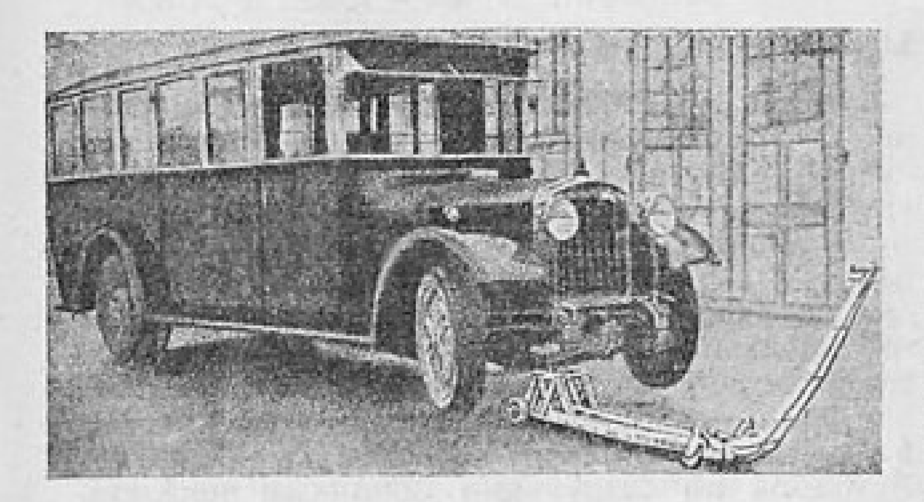
К переднему концу каждой лыжи прикреплен прочный ремень (кожаный шнурок), который огибает колесико, прикрепленное к каблуку; от каблука шнур проходит к частям мотора. Но эти два шнура перекрещиваются: шнур левой лыжи переходит на маленькое колесико правого каблука, а шнур правой лыжи — на колесико левого каблука. Мотор тянет попеременно оба шнура.

С помощью цепи и мощной демультипликации мотор подает энергию в оси колесиков, куда проходят оба шнура.

Самый бег заставляет лыжника производить нужные движения, так как каждый шнурок снабжен крючком, который в момент, когда лыжи делают движение вперед, подвигает стремя; оно отцепляет диск от одного колеса, чтобы сцепить его с другим.

В настоящее время Сантос Дюмон готовит мотор в $2^1/_2$ л. с.; мотор сможет вести на буксире 5—6 чел. Этот аппарат будет, конечно, сложнее.

КРИК-РУЛЕР „СТЕЙНБОК"



ПЕРЕДВИЖЕНИЕ машин в гараже, особенно в небольшом и тесном, обычно связано с трудностями: шоферам приходится проделывать целый ряд утомительных маневров, чтобы поставить автомобиль на нужное место.

Для облегчения труда работников гаража за границей введены в употребление крик-рулеры (домкраты на колесах). Один из лучших крик-рулеров — „Стейнбок", позволяющий шоферу средней физической силы без особых усилий поставить на место довольно тяжелую машину.

Кри-крулер „Стейнбок" состоит из крепкой тележки на четырех колесах, из которых два задних приделаны по обе стороны рычага так, что автоматически принимают направление поворота рычага.

Поместив „Стейнбок", как изображено на снимке, под переднюю (или заднюю) ось, и придавая рычагу движение сверху вниз и обратно, шофер заставляет подниматься ту часть крик-рулера, которая составляет, собственно, домкрат, и поднимает автомобиль. Когда домкрат достигнет известной высоты, шофер может свободно тянуть машину в нужную сторону или вывести ее из гаража.

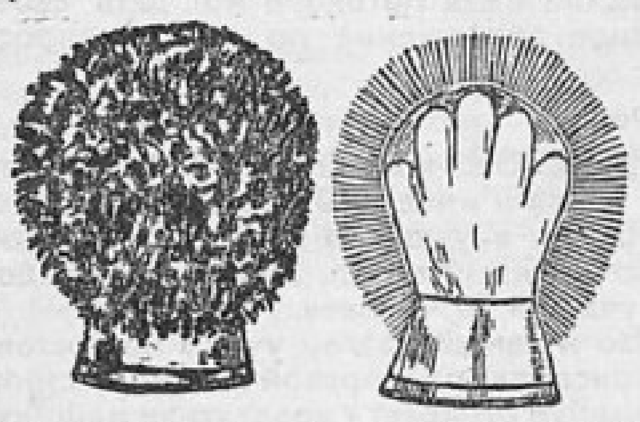
ПАМЯТНИК ЖЕРТВАМ ДВИЖЕНИЯ

ЧИСЛО жертв в крупных городах Америки с крайне интенсивным автомобильным движением велико. В Нью-Йорке на одном из кипучих перекрестков (на углу улиц Бродвэй и 76) поставлен специальный памятник жертвам уличного движения. Цель этого памятника — всегда напоминать водителям машин о несчастных случаях и необходимости самой осторожной езды.



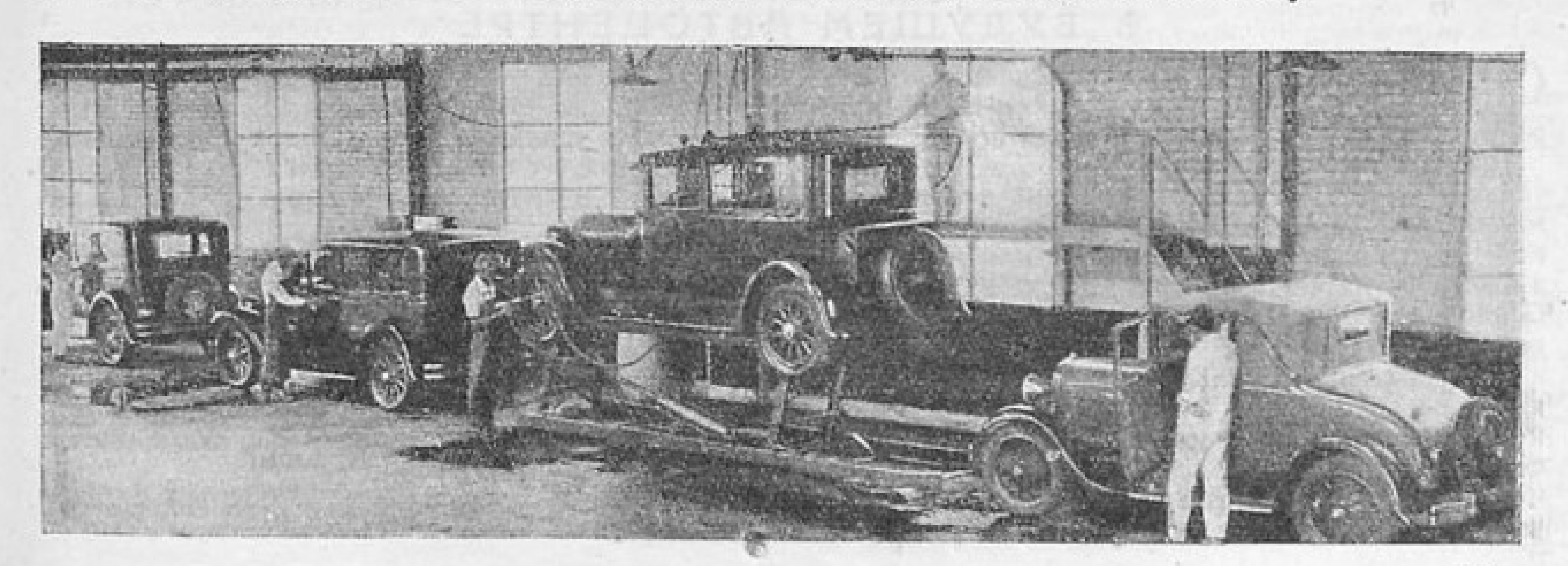
ПЕРЧАТКИ для ЧИСТКИ АВТОМОБИЛЯ

ЗА ГРАНИЦЕЙ выпущены в продажу специальные перчатки для чистки и придачи блеска автомобильным частям. Благодаря таким перчаткам достигается большая скорость в чистке, а руки работающих предохраняются от загрязнения и повреждений.



МОЙКА АВТОМОБИЛЕЙ по КОНВЕЙЕРУ

ФОТО показывает один из процессов работы крупных гаражей в странах Западной Европы и Америки. Поточный способ производства распространяется и на обслуживающие предприятия общественного пользования. Обращает на себя внимание замена обычных ям платформой, которая мерно поднимает очередной автомобиль для мойки снизу.



АВТОДОР на МЕСТАХ

РАБКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

ВСКОЛЫХНЕМ РАБОТУ ВУЗОВСКИХ КОЛЛЕКТИВОВ

До НАСТОЯЩЕГО времени работа коллективов Автодора в вузах и втузах еще не развернута. Во всяком случае, пока никакого эффекта от этой работы нет. Вот почему необходимо заострить этот вопрос в первую очередь в отношении тех учебных заведений, которые готовят специалистов по моторному транспорту и сельскому хозяйству. Эти кадры непосредственно сталкиваются с задачами автомобилизации страны, и они должны быть не пассивными наблюдателями, а активными проводниками идей Автодора.

Наша очередная задача — сделать СССР страной металлической, страной автомобилизации и тракторизации. Для этого нужны — энергия, активность, знания. Вот почему мы не можем допустить старинки" в работе вузовских коллективов; всю работу надо поставить на новые рельсы, изменить методы и повести работу так, чтобы пролетарское студенчество, являясь передовой культурной единицей, оправдало себя и на этом фронте.

Центральному Совету нужно изучить работу вузовских коллективов с тем, чтобы I Всероссийский с'езд Автодора мог дать свое авторитетное заключение по этому вопросу.

Товарищи, работающие в вузовских коллективах, должны высказаться на страницах „За Рулем" о том, как перестроить работу в вузах, чтобы студент уже с первого года обучения знал автомобиль и смог бы сам на предприятиях, в совхозах и колхозах руководить кружками. Это очень важно в связи с тем, что отныне специализация вводится с первого курса, а общественная работа переносится на производство.

Я вношу предложение провести соревнование вузовских коллективов Автодора по следующим основным показателям:

1. Стопроцентный охват студенчества коллективами Автодора.
2. Полное осуществление лозунга: „Каждый специалист, выходящий из пролетарского вуза, должен уметь управлять автомобилем".
3. Ближе к производству, с целью оказания помощи заводским, а также деревенским, совхозовским и другим коллективам в подготовке автотракторных кадров.

Н. Нескородьев

Москва, Институт им. Ломоносова

ПОЧЕМУ ТАКАЯ НЕМИЛОСТЬ?

ТВЕРСКОЙ коллектив № 1 существует два года и имеет 800 членов. Особенно хорошо работает кружок по изучению автомобиля. Он состоит из 12 групп, при чем в каждой группе обучается 20 человек.

Но в самый разгар учебы по постановлению Окрисполкома Тверской механико-строительный техникум отбирает у коллектива машину „Опель", которую он приобрел два года назад и восстановил и обучил на ней свыше ста человек управлению автомобилем.

Если заберут машину у Тверского коллектива № 1, то тем самым весь план их работы будет сорван.

Тереньтьев

Тверь

АВТОДОР на НЕФТЕПРОМЫСЛАХ без... БЕНЗИНА

В КОЛЛЕКТИВЕ Автодора на Старо-Грозненских нефтяных промыслах имеется для кружковых занятий „Форд" старой конструкции. Но до сих пор он, в большинстве случаев, используется не по назначению. На нем раз'езжает кто угодно, но только не кружковцы. Когда автодоровцы спрашивают председателя бюро коллектива: — Где же долгожданная практика, будем ли мы ездить на своем Форде, — он обычно отвечает: „Бензина нет".

Живем в бензинном царстве и без бензина.

Грозный *Автодоровец*

В БУДУЩЕМ АВТОЦЕНТРЕ

СОСТОЯВШАЯСЯ недавно городская конференция Автодора в Нижнем-Новгороде разрешила целый ряд важных вопросов.

Тов. Лейман в докладе о работе крайбюро указал, что к настоящему времени в Нижкрае насчитывается 9.500 членов. В связи с постройкой автозавода организованы пятимесячные автокурсы, на которые принято уже 400 человек. Слабо развернута работа по организации коллективов в деревне.

Конференция высказалась за создание центральных автокурсов с годичным сроком обучения и автокурсов в Канавине. В связи с постройкой автозавода, конференция отметила необходимость ремонта дорог, мостов, устройства бензинохранилищ, гаражей общественного пользования и об'единенного гаража для всех машин города. Для усиления работы в деревне решено провести шефство рабочих коллективов над деревенскими организациями.

Конференция также высказалась за создание в городе центрального клуба и районных клубов в Канавине и Сормове. Идя навстречу учащимся I и II ступени и дошкольникам, конференция признала целесообразным создать в Нижнем общество юных друзей Автодора, установив для них на членские и вступительные взносы 50-процентную скидку.

П. Балакин

Н.-Новгород

АВТОДОР на ДНЕПРОСТРОЕ

Коллектив Автодора на Днепрострое организовался в феврале 1928 г., а уже в декабре он был переименован в районное отделение, так как. имел уже шесть ячеек по строительству. Этот факт достаточно ярко говорит о том, насколько велика была тяга в Автодор среди трудящихся Днепростроя. Но активность масс не была использована, работы с автодоровцами почти никакой не велось, если не считать кружков и курсов, которые как-то стихийно формировались и расформировывались.

Винить в этом правление отделения не приходится. Не идет нам навстречу администрация, да и культкомиссия не оказывает необходимого содействия. При всем старании правление не может получить помещения под мастерские и для кружковых занятий. В просьбе отделения дать ему из числа автомашин, вышедших из строя, одного „Краслея", начальник материального отдела отказал и предпочел, отремонтировав ее, передать в Москву ячейке Автодора при отделении Днепростроя. На месте, мол, подождут. С большим трудом удалось, наконец, получить, да и то в виде членского взноса, машину „Форд", абсолютно негодную.



Молодые автодоровцы Ленинграда за изучением машины

Не совсем благополучно на Днепрострое и с курсами дорожных десятников — нет средств для ведения учебы. Райотделение обратилось к уполномоченному НКПС, последний вначале обещал, а позже ответил, что средства были своевременно распределены по окружным отделам. Несмотря на отказ, районное отделение поддерживает курсы при помощи самих обучающихся. Курсы обещают дать хорошо подготовленных десятников, которых можно будет использовать на дорожных работах на самом Днепрострое.

М. Лиситченко

Кичкас, Днепрострой

НА УЧЕБЕ

● Арзамасская окружная конференция Автодора постановила организовать в городе курсы шоферов с шестимесячным сроком обучения. Постановление проводится в жизнь.

● По инициативе Башкирского областного отделения в Уфе организованы шестимесячные курсы шоферов, рассчитанные на 75 человек.

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

МКХ предполагает проложить в 1930 г. 40.000 кв. *м* гудронированного шоссе, преимущественно на окраинах города.

На выставке этого года в Страсбурге (Франция) Резинотресту присуждена высшая награда „Гран при" за высокое качество экспонированных им пневматических шин. Это уже третья награда, получаемая трестом на заграничных выставках.

Ленинград

НКПС приступает к организации в Ленинграде автодорожного института с выпуском 400—500 специалистов ежегодно. Для института будет выстроено специальное здание. Постройка и организация автодорожного института вызваны острым недостатком технической квалифицированной силы в дорожном строительстве.

Харьков

В связи с выпуском техническим отделом УВО ста новых механиков-шоферов для Красной армии, Автодор организовал в конце ноября торжественный карнавал.

По городу была пущена колонна 100 новых „Фордов", управляемых выпущенными шоферами Рабочие Харьковского паровозостроительного завода выстроили перед автоколонной несколько тракторов.

Казань

При Татавтодоре организована мотоциклетная и моторноводная секция. Секция дает консультацию по вопросам строительства моторных лодок, оборудования их и т. д.

Алма-Ата

Закончены изыскательные работы по трактам федеративного значения; пристань Мало-Красноярская — граница Ойратской республики протяжением в 255 *км*, Павлодар — Каркаралинск — 383 *км* и Уральск — Гурьев 515 *км*. Работы по строительству этих трактов будут начаты с весны. Часть средств на строительство отпускается по всесоюзному бюджету.

Ижевск Вот. обл.

На дорожное строительство в Марийской области в 1930 г намечается затратить 1.570.000 руб.

Серпухов

Автодором открыто 4 школы по подготовке 200 шоферов и трактористов. Школы по подготовке шоферов рассчитаны на 6 мес. Тракторные — на 5 месяцев.

В автошколах обучаются преимущественно квалифицированная молодежь, токари, слесари, электрики, литейщики. В тракторных школах — середняцкая и бедняцкая молодежь, 4 батрака и 5 колхозников.

М. ДЬЯКОВ

РЕМОНТ МОТОЦИКЛА

Статья 10 (окончание)

Неисправности тормозов

Тормоз — один из главнейших механизмов машины.

Но тормоза вовсе не должны составлять предмет широкого пользования. Наоборот квалификация ездока тем выше, чем реже он прибегает к тормозу. Все инструкции заграничных фирм говорят, что мотоциклист должен научиться рассчитывать расстояние и скорости и уменьшать ход мотоцикла при приближении к препятствию исключительно уменьшением газа или поднятием декомпрессорного рычага. Тормоз необходим, но пользоваться им надо как можно реже.

Техника торможения основана на плавности. Мгновенная остановка от сильного и быстрого нажатия на рычаг или по причине неотрегулированности тормозного механизма, разрушающе действуют на мотор и вредно отзывается на колесах и цепной передаче.

Резкое торможение может допускаться только в крайних случаях.

На современных мотоциклах всегда устанавливаются два независимых тормоза — на переднее и заднее колесо. Правда, имеются некоторые экспериментальные конструкции, у которых оба тормоза работают от одной педали (мотоцикл „Неандр" и гидравлические тормоза „Аскотт-Пуллин"). Торможение только переднего или только заднего колеса отнюдь не должно допускаться. Для действия обоими тормозами, практика выработала некоторые правила, Напр., на нормальной сухой дороге нажимается сначала задний, а затем передний тормоз, примерно, с одинаковой силой. На скользкой же дороге передний тормоз нажимается гораздо слабее из опасения боковых скольжений машины.

На крутых уклонах следует поставить низшую скорость и, закрыв совсем подачу газа, спускаться со включенными сцеплениями, слегка пользуясь при этом, если нужно, тормозами. Торможение двигателем применяется и на ровной дороге в случаях неисправного действия самих тормозов.

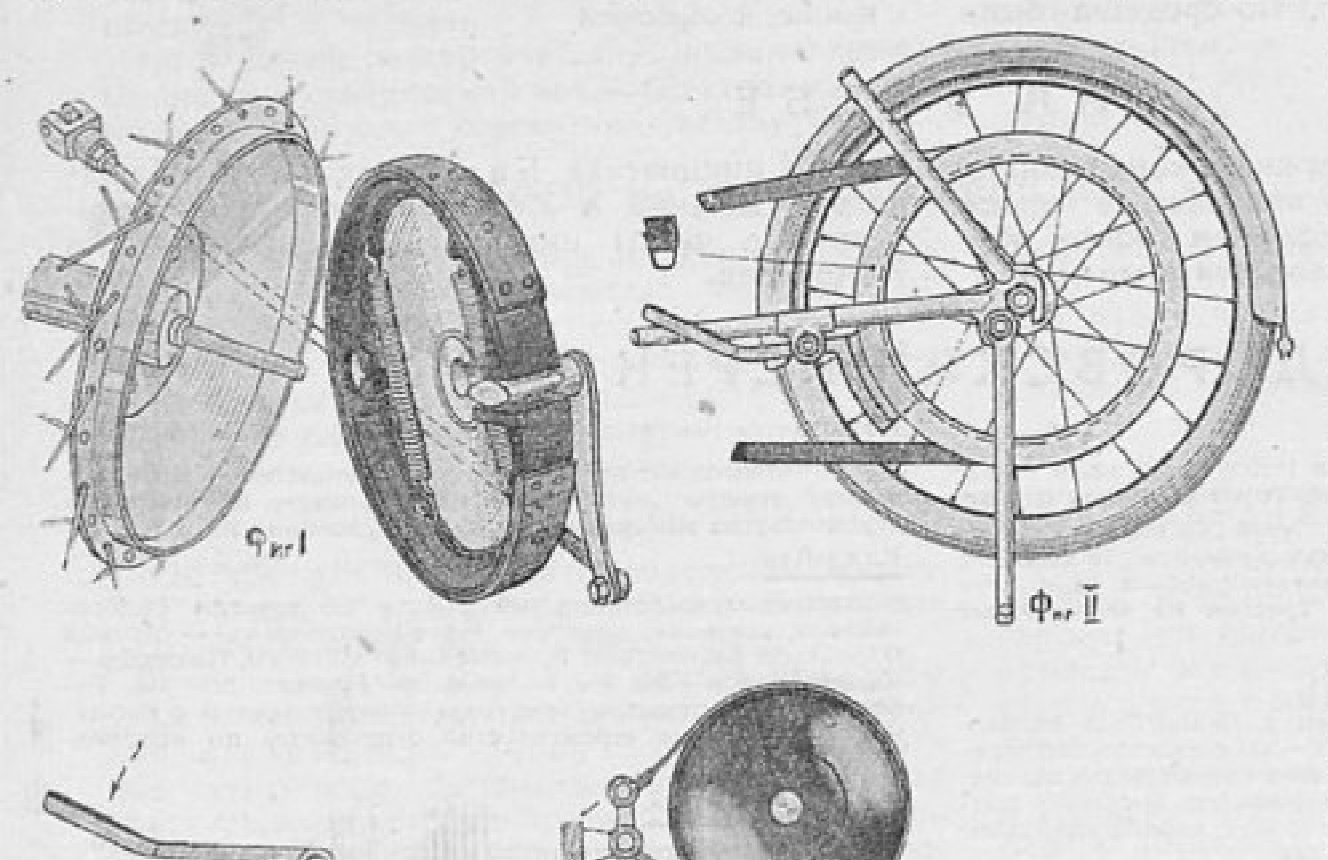
Тормоза мотоцикла должны во всех случаях работать с полной мощностью. Тормозить можно только при выключенном сцеплении, закрытом газе и позднем зажигании. Следующие положения определяют уход и наблюдение за тормозами, а также устранение их неисправностей:

1. Поверхность тормоза, покрытая какой-либо фрикционной накладкой, должна брать всей своей площадью, с такой силой, чтобы колесо останавливалось сразу от полного нажатия на рычаг или педаль. Проверка производится при поднятых на подставки колесах машины.

2. Тормозные колодки не должны тереться о барабан. Такой дефект может быть следствием неправильной регулировки. Признаками этого явится затрудненное вращение колеса, поднятого на подставку, при сообщении ему легких толчков рукой, и тяжелое движение машины, сопровождаемое ненормальным нагревом тормозного барабана.

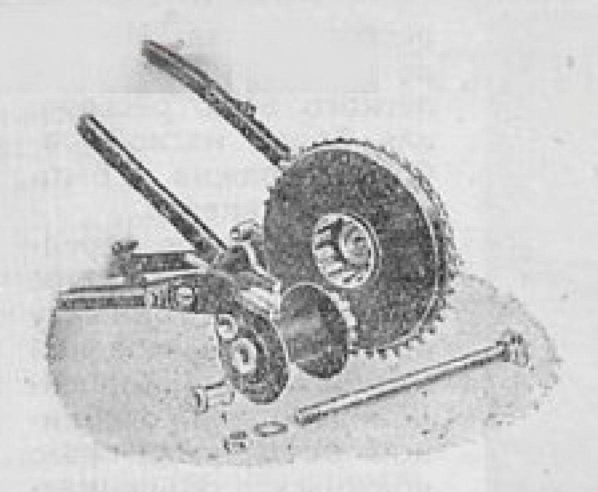
3. Педаль или рычаг, управляющие тормозом, должны иметь некоторый свободный ход, в среднем около 3 *мм*. Тормозная тяга или трос должны быть отрегулированы на действие с таким зазором. Допущение более значительных зазоров (более $1/4$ хода педали или рычага) не рекомендуется.

Регулировка действия тормозов, работающих через трос от ручного рычага, происходит при изменении длины троса при помощи специальных натяжек или перепайкой троса (см. пред. статьи). Регулировка тормозов на заднее колесо, действующих от ножной педали такова: рычаг тормозной педали и самого тормоза,



Фиг. 1. Три типа тормозов, применяющихся на мотоциклах

Фиг. 1. Колодочный тормоз внутреннего действия. Фиг. 2. Колодочный тормоз наружного действия. Фиг. 3. Ленточный тормоз



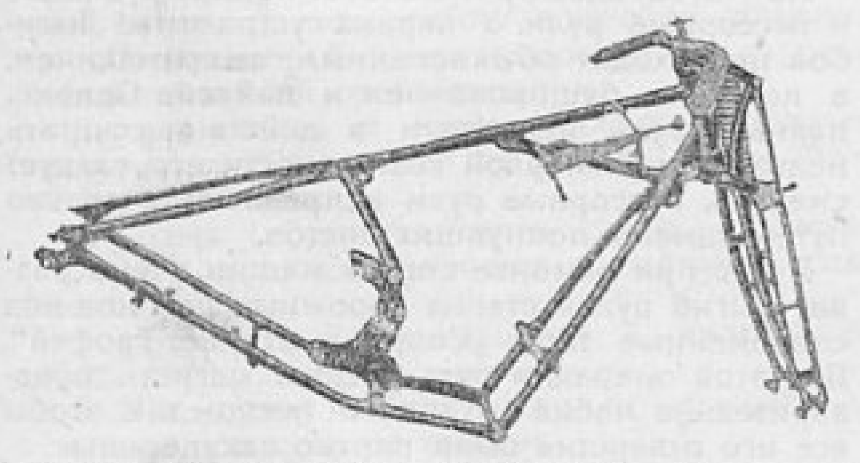
Фиг. 2. Современные конструкции. Выемная ось заднего колеса, при которой колесо удаляется, не трогая тормозной системы мотоцикла

соединяющийся при помощи шлинтованных валиков с вилкообразными наконечниками находящейся между ними тормозной тяги. Наконечники имеют внутри винтовую нарезку и могут перемещаться по навинтованным концам тяги изменяя этим ее длину. Положение наконечников на тяге фиксируется контр-гайками. Для регулировки следует вынуть шплинт и соединительный валик, отпустить контр гайку и вращать наконечник, чтобы укоротить или удлинить тягу. У некоторых машин (напр. у „Нортон") раз'единять тягу не требуется. В этой системе тяга имеет шестигранную форму. Регулировка достигается только освобождением контр-гайки и вращением самой тяги при помощи специального или разводного ключа. Всякая регулировка тормоза должна быть тщательно проверена на исправность действия механизма.

4. Все рабочие соединения тормозов надо еженедельно смазывать.

5. Фрикционные поверхности тормозов следует оберегать от попадания в них грязи и особенно масла. Замасливание колодок характеризуется ослаблением работы тормозного механизма. Для устранения этой неисправности надо промыть колодки в керосине и тщательно просушить.

6. Если фрикционные накладки тормозов настолько износились, что дальнейшая подтяжка при помощи регулирующих приспособлений становится невозможной обыкновенно приходится заменять накладку на колодке или ленте. Для этого тормозной механизм разбирается, головки заклепок срезаются при помощи острого зубила и накладки снимаются. Если это возможно, старые накладки следует заменять фабричными. При отсутствии их, для пригонки новых накладок соответствующей толщины и ширины пользуются как образцом накладками снятыми с колодок. После пригонки накладок по колодкам размечаются и высверливаются в нужных местах отверстия для заклепок и накладки прикрепляются к колодкам. По окончании этой работы края накладок должны быть скошены напильником, чтобы они не помешали колодкам действовать всей своей поверхностью на барабан.

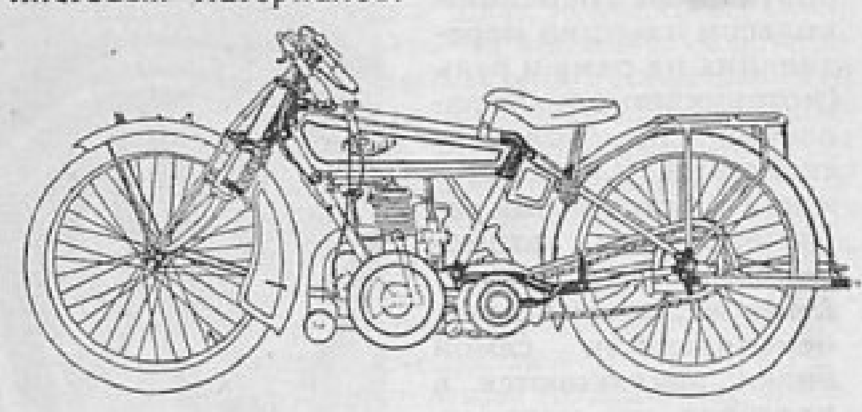


Фиг. 3. Стандартная трубчатая рама мотоциклов „B. S. A" с наклонно расположенным цилиндром, двойная в нижней опорной части и с мощной распоркой посередине

7. Редкой неисправностью является поломка тормозной колодки. Такая колодка при первой возможности должна быть заменена. Устранение поломок и растяжений в возвратных пружинах тормозного механизма также возможно только путем замены.

Рама

За последнее время трубчатые рамы, почти исключительно применявшиеся на мотоциклах, стали вытесняться рамами штампованными из листовых материалов.



Фиг. 4. Рама мотоцикла „Цюндапп"

Неисправности мотоциклетных рам и рам прицепных колясок заключаются в перекосах, прогибах и поломках. Исправление рамы возможно только при наличии соответствующего оборудования и приборов для выверки правильности устранения неисправности. Лучше всего отправить раму для ремонта в специальную мастерскую.

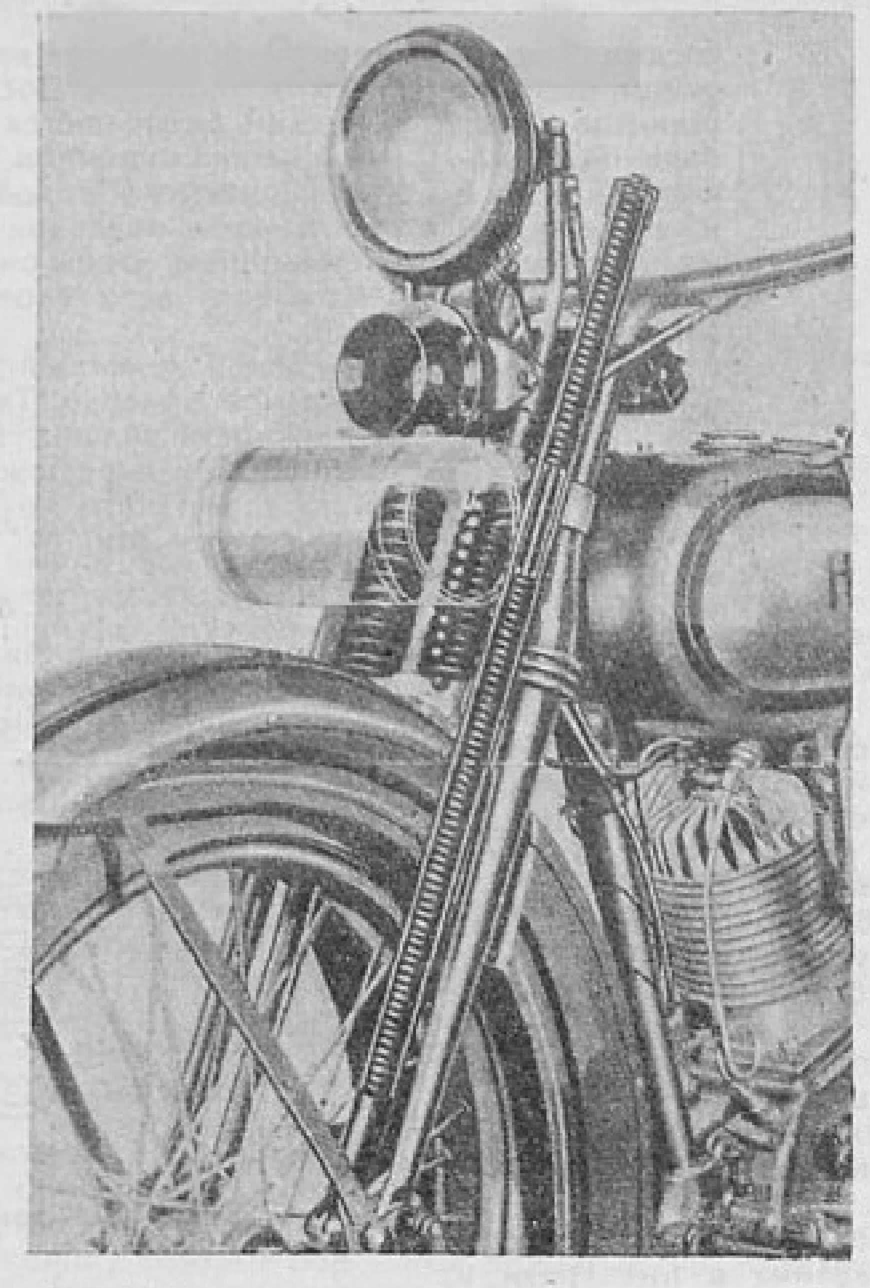
Перекос или прогиб рамы сопровождается затрудненным управлением и переключением передач, потерей машиной равновесия и устойчивости и уменьшением поворотливости.

Местная поломка трубчатой рамы устраняется установкой буша (штыря) с последующей пайкой на медь или однородной сваркой. Штампованные рамы ремонтируются наклепкой соединительных планок на поломанное место. Устранение поломок в трубчатой раме должно производиться в мастерской. Если рама лопнула в дороге, то для того, чтобы доехать до места, надо крепко подвязать к лопнувшему месту кусок дерева, предварительно вырезав в нем жолоб по профилю рамы.

Баки

Неисправности бензиновых и масляных баков мотоцикла заключаются исключительно в устранении течи и помятостей. Устранение помятостей производится путем распаивания бака, наружной выправки, при помощи напайки на промятое место проволоки и вытягивания этого места до прежнего положения и, наконец, заплавкой помятых мест с окраской бака. Более своеобразно выправляются баки мотоциклов „Харлей-Давидсон". Эта система имеет бак сборный из двух половинок. Для выправки

наружной части полубаков „Харлей-Давидсон", надо вырезать с внутренней стороны отверстие и устранить через него помятости изнутри. После этого на вырезанное место накладывается заплатка. Перед пайкой бака его следует продержать день в теплом помещении с открытыми пробками, чтобы удалить находящиеся в баке пары бензина.



Фиг. 5. Разрез передней вилки мотоцикла „Харлей-Давидсон" 1000 и 1200 см.

Передняя вилка

Задача передней вилки—смягчение ударов, получаемых передним колесом и жестко передающих на раму и руль (мотоциклетное управление не обладает свойством „необратимости", которое так характерно для автомобильного).

Так же, как и в раме, неисправности самой вилки заключаются в прогибах и изломах, причинами которых служат аварии и езда по плохим дорогам. Ремонт трубчатых передних вилок происходит так же, как и ремонт рам. Возможна также замена отдельных перьев вилки.

Все соединения и пружины вилки должны периодически промазываться. Быстрый износ пальцев и втулок в боковых соединительных коромыслах вилок или несущих нижних сережках (мотоциклы „Индиан", „Харлей-Давидсон" и пр.) имеют причиной недостаточную смазку.

Для рессорных передних вилок скрип рессоры явится признаком необходимости возобновить смазку. Для смазки рессоры нужно поднять раму при помощи подкладки, раз'единить листы рессоры отверткой и заполнить тавотом образующийся промежуток при помощи острого ножа.

Регулировка рессорных вилок производится следующим образом (мотоцикл „Индиан"). С завода машина выпускается с расчетом регулировки на ездока среднего веса. Если машина попадает к ездоку тяжелого веса, следует отвернуть гайки 4 рессорных болтов и отодвинуть рессору назад. Наоборот, если мотоциклист легкого веса, рессора, для более мягкой работы должна быть сдвинута вперед.

При разборке передней вилки наиболее распространенных у нас больших моделей мотоциклов „Харлей-Давидсон", с особенной осторожностью должны удаляться, установленные под большим натяжением, пружины компенсационной вилки. Иначе сила давления главных несущих пружин выбросит контр-пружину из ее гнезда с большой силой. Из-за этого происходили с неопытными монтерами серьезные несчастные случаи.

Для предупреждения катастрофы надо сжать главные несущие пружины, чтобы уничтожить их давление. Наиболее удобно производить сжатие пружин стальными полосами в метр длиной, 25 *мм* шириной и 10 *мм* толщиной (инструкция фирмы), поддевая ими вилку между кронштейнами. Надавив полосы вниз и сжав этим пружины, можно безопасно отвернуть колпачки и вынуть контр-пружины с направляющими стержнями.

Руль

На мотоциклах применяются полые трубчатые и рессорные рули. У первых устранение изгибов происходит обыкновенным выпрямлением, а поломок—бушированием и пайкой. Однако, паяный руль надежным в действии считать нельзя, и при первой возможности его следует сменить. Рессорные рули исправляются только путем замены лопнувших листов.

У нас при ремонте старых машин очень развит выгиб рулей старых дорожных фасонов под современные типы „Спорт" и „Турист-Трофей". Для этой операции руль следует нагреть, предварительно набив его чистым песком так, чтобы все его отверстия были плотно закупорены.

М. А. Дьяков

ОТ РЕДАКЦИИ:

Заканчивая цикл статей „Ремонт мотоцикла" мы должны указать, что помещенные в нем практические сведения, конечно, не являются полными и исчерпывающими. Автор поставил себе задачей наметить только вехи ухода, обращения и мелкого ремонта, необходимые для каждого мотоциклиста, выделяя особо лишь отличительные особенности наиболее распространенных у нас марок. У читателей может возникать еще целый ряд вопросов по частным случаям неисправностей, по приспособлению механизмов и деталей иной конструкции и др. На такие запросы автор сможет давать ответы письмами. Необходимые требования к запросу: изложение спецификации мотоцикла и описание неисправности или конструктивного изменения, которое предположено произвести.

ПОДГОТОВИМСЯ к С'ЕЗДУ АВТОДОРА!

Всем отделениям и всем союзным обществам Автодора

ПОСЛЕ двухлетней деятельности общество Автодор созывает I Всероссийский с'езд.

Два года работы общества носили преимущественно агитационный и организационный характер.

На ряду с достижениями в работе общества имеются значительные недочеты, мешающие закреплению успехов.

Отсутствуют плановость и учет в работе и роста организаций.

Слаба массовая и общественно-политическая деятельность организаций общества.

Слабо развернуто применение самокритики и методов социалистического соревнования в практической деятельности.

Крайне слабо развернута работа общества в деревне.

Вся подготовительная работа к с'езду должна итти в разрезе максимально развернутой самокритики, выявления достижений и установления причин отрицательных моментов в работе общества, обновления руководства за счет выросшего актива и низовых организаций, усиления внимания к деревне и вопросам дорожного строительства, установления плановости и учета в работе, перехода к массовым формам работы, пронизывая содержание всей практической деятельности организаций сверху донизу оказанием конкретной помощи партии и совласти в основных политических мероприятиях.

На ряду с этим усилить общественный контроль за оперативной деятельностью учреждений и организаций, работающих в области автомобильного и дорожного дела.

К проверке деятельности организаций и коллективов необходимо привлечь широкую общественность через доклады, печать и т. д., обеспечив на будущее время постоянное участие и поддержку в работе со стороны профессиональных, партийных и комсомольских организаций, проводя всю работу в тесном общении и обсуждении близких вопросов с другими общественными организациями.

В дополнение к нашим информационным письмам от 15/I и 9/II за №№ 92, 263/с, 262/с, 412/с, сообщается:

1. Созыв I Всероссийского с'езда общества намечается ориентировочно в первых числах февраля.

2. Норма представительства: 1 делегат от 1500—2000 членов общества.

3. Подготовку с'езда надо возобновить и осуществить скорым темпом.

4. Конференции руководящего отделения должны предшествовать отчетная и перевыборная кампании в коллективах и конференции и собрания в руководимых вами отделениях.

5. Перевыборы бюро коллективов надо провести во всех коллективах, возникших до 1 января с.г. В случае, если в коллективах, возникших до 1 января, в течение последних шести месяцев были,по тем или иным причинам, уже проведены перевыборы, новых перевыборов производить не следует. В отдельных случаях, когда местные условия требуют досрочных перевыборов, таковые следует производить.

6. В тех случаях, когда по местным условиям на перевыборное собрание невозможно собрать всех членов коллектива (в виду многочисленности состава коллектива, сменных работ и т. д.), отчет и перевыборы следует производить на собрании уполномоченных, выделяя одного уполномоченного от 3—5 членов коллектива. На собраниях в цехах (по сменам) следует поставить короткие доклады о работе бюро, чтобы обсудить и к собранию уполномоченных по перевыборам бюро иметь наказы и пожелания членов коллектива.

7. В порядке предвыборной камании бюро каждого коллектива делает отчетный доклад о своей работе за весь период, в течение которого оно руководит коллективом, приводит в порядок имущество и дела коллектива, ликвидирует задолженность по членским и вступительным взносам. Ревизионная комиссия (или уполномоченный по ревизии) производит тщательное обследование всей проделанной работы коллектива (агитационно-массовой, учебной, финансово-хозяйственной) и делает содоклад на отчетном собрании по результатам обследования.

8. Повестка дня перевыборных собраний намечается примерно следующая:

а) отчет бюро коллектива (отделения) и содоклад ревиз. комиссии.

б) выборы бюро и ревизионной комиссии.

в) принятие наказа новому бюро и ревизионной комиссии.

г) Выборы делегатов на конференцию руководящего отделения.

В отдельных случаях, при наличии местных докладчиков, рекомендуется ставить в повестку дня также доклад об Автодоре, но исключительно на конкретные темы („неделя", дорожное строительство, дорожное хозяйство и автомобилестроение, помощь в дорожном строительстве в подшефных районах и т. п.).

9. К перевыборному собранию бюро коллектива необходимо разработать проект наказа новому бюро.

10. Норму представительства на конференцию руководящее отделение должно установить самостоятельно, руководствуясь местными особенностями и стремясь обеспечить максимальное участие представителей первичных коллективов, особенно фабрично-заводских и крестьянских. При этом необходимо предварительно точно выяснить состояние первичной сети, особенно численность и социальный состав членов общества, по учетно статистической карточке.

11. Отделениям надо сосредоточить у себя и систематизировать весь материал по подготовке с'езда (протоколы собраний и конференций в руководимых отделениях и коллективах, отчеты, наказы и характерные моменты по мероприятиям дорожного и автомобильного дела и т. п.)

12. К с'езду руководящее отделение должно представить хронологическую справку о ходе работы и анализ практических результатов всей предс'ездовской работы. Кроме того, необходимо иметь точную справку о состоянии сети входя-

щих в состав вашего отделения организаций общества, с указанием наименования, адреса, даты возникновения, количества членов и их социального состава (по учетно-статистической карточке).

13. Для руководства этой работой рекомендуется выделить из состава правления специальную комиссию.

14. При проведении конференции необходимо привлечь к возможно более активному участию рабочих фабрик, заводов и т. п., учащихся вузов, красноармейцев, местную общественность (партийные, профсоюзные организации, комсомол, женский актив, добровольные общества и т. д.) и местные советские учреждения и предприятия.

15. С местной прессой договориться об использовании предс'ездовской кампании и помещения агитационно-пропагандистского материала в порядке подведения итогов проделанной работы, критики недочетов, поощрения достижений, раз'яснения задач общества и указания методов практического их осуществления.

16. О ходе работ сообщайте нам периодически, указывая календарный план подготовки и развития кампании.

17. О технической стороне командирования делегатов (ж.-д. проезд, жилище и т. д.) вам будет сообщено дополнительно.

18. Местным организациям следует подготовиться к ассигнованию сумм, которые потребуются для затрат на командировки и содержание делегатов в Москве в течение 3—5 дней.

Предполагаемая повестка дня I Всероссийского с'езда общества Автодор:

1) Деятельность Автодора за истекший период.

2) О задачах дорожного строительства.

а) Доклад Цудортранса.

б) Участие Автодора в дорожном строительстве (докл. Автодора).

3) Задачи и программа автостроения (докл. ВСНХ).

4) Задачи и программа производства дорожностроительных машин (докл. ВСНХ).

5) Подготовка технических кадров для автодорожного строительства (докл. Главпрофобра).

6) Массовое обучение управлению машинами (докл. Автодора).

7) Устав общества.

8) Выборы руководящих органов.

Член президиума и генсекретарь
Совета о-ва Автодор *Д. Соловей*

БИБЛИОГРАФИЯ

Как хранить горючее

БЕЗОПАСНОСТЬ хранения бензина и других легковоспламеняющихся жидкостей для автомобильных хозяйств очень важна. По этому вопросу заслуживают внимания следующие вышедшие в 1929 г. в изд. Наркомвнудела книги:

Инж. Н. Н. Кузнецов. Борьба с пожарами в промышленных предприятиях. 291 стр. Ц. 2 р. 50 к.

Инж. Е. А. Королев. Пожарная охрана промышленных предприятий. 247 стр. Ц. 2 р.

Д-р Э. Шварц. Пожары и взрывы от химико-технических причин (Перевод с немецкого) 415 стр. Ц. 2 р. 80 к.

Инж. Ф. М. Михайлов. Ручные химические огнетушители. 224 стр. Ц. 2 р.

В книге инж. Н. Кузнецова (см. глава I подраздел VII В) автор останавливается на хранении легковоспламеняющихся жидкостей и веществ, а также нефтепродуктов; соответствующее место уделяется вопросам устройства и содержания гаражей и безопасным системам хранения легковоспламеняющихся жидкостей. Следует обратить внимание на гл. подраздел I В, где автор знакомит читателя с автоматическими химическими огнетушителями.

Инж. Е. Королев посвящает специальную главу (глава IX) огнеопасным жидкостям и способам их хранения. Здесь проводятся основные принципы и типы хранения, даются технические нормы и правила для хранилищ, описываются основные предохранители.

Э. Шварц в своей книге (глава VIII, подраздел I, II, III, IV) останавливается на вопросах опасности от нефти, керосина и бензина и на пожарной и взрывной опасности гаражей.

Наконец, труд инж. Ф. Михайлова представляет собой систематическое изложение накопившихся данных и практического опыта по применению ручных химических огнетушителей в борьбе с огнем. Интересны главы о выборе испытаний, приемке, ремонте, приемах применения огнетушителей и др.

Я. Г.

А. Л. ДАЙК, Справочная книга по конструкции, ремонту и эксплоатации современных автомобилей. Выпуск I, стр. 159. Тир. 6.000. Изд. МАКИЗ. М. 1929 г. Перевод с 15 американского издания 1928 г.[1]).

БЫЛО БЫ преждевременным судить по первому выпуску (одному из одиннадцати предполагаемых) о характере всего издания. Однако, уже при ближайшем ознакомлении с 1 выпуском у читателя невольно возникают сомнения, явится ли этот труд энциклопедией автомобильного дела" и написан ли он „популярным языком.

Книга в оригинале действительно написана весьма популярно, чего нельзя сказать о переводе, несмотря на то, что в нем принимало участие семь человек. Язык перевода очень тяжел, изобилует неприятными в русской автомобильной литературе техническими выражениями и оборотами, а в некоторых случаях неясен и неточен.

Само изложение неровное. В одних случаях излишне подробно раз'ясняется какая нибудь простая истина, в других же случаях значительно более сложные вопросы остаются без необходимого раз'яснения. Помимо этого, в тексте встречается целый ряд повторений, которые не облегчают, а только затрудняют понимание предмета. Наконец, в текст не введены те необходимые изменения, которые требуются в наших условиях и обещаны в предисловии к изданию.

Подробный перечень всех возникающих при чтении книги замечаний отнял бы много места. Ограничимся некоторыми.

Уже на 12 странице мы встречаем утверждение, что на всех автомобилях применяются рамы. Это верно для американских конструкций. Однако, существует советский автомобиль „НАМИ 1" безрамной конструкции; весьма распространен и безрамный автомобиль „Татра", о чем в книге не упоминается. Далее, на 28 странице при об'яснении устройства рулевого управления несколько раз повторяется, что при повороте колеса становятся непараллельными друг другу, но не об'яснена основная цель такого устройства автомобиля (необходимость направления центробежной силы вдоль оси колеса и устранения скольжения покрышек).

Вообще в книге очень очень мало схематических чертежей. Может быть в американских условиях, где каждый читатель книги может немедленно проверить интересующий его вопрос на машине, этого и не требуется; у нас же ясность изложения очень страдает от отсутствия схем и чертежей в нужном количестве.

Более детальное ознакомление с книгой приводит к заключению, что в книге нет достаточно отчетливой целевой установки. Рассчитана ли она на инженера и механика или на шофера и рабочего по ремонту, предполагает ли она предварительное знакомство с автомобилем или нет, рассчитана ли она на наличие у ее читателей уже некоторого запаса знаний по механике, физике и математике,— все эти вопросы остаются без ответа.

Пока вышел только первый выпуск. Впереди еще целых десять выпусков, и достаточно возможностей и времени, чтобы избежать отмеченные недочеты.

М. Б.

---

[1]) 15 издание книги Дайка вышло в Америке в свет в 1927 г., а не в 1928 г.

ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА „АВТОДОР“

1929. Январь — декабрь. № 1—24

Издание Акционерного Издательского Общества „ОГОНЕК“

СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ

помещенных в журнале за 1929 год

Статьи разбиты по отделам; внутри отделов — авторы или статьи в алфавитном порядке. Первая цифра обозначает номер журнала, вторая — страницу в номере.

Дорожное дело

Автомобиль, трактор, танк, аэросани

Мелкий механический транспорт

Общественные, экономические и бытовые статьи

Работа Автодора

На фронте автостроительства

Официальный материал, редакционные статьи, библиография и статьи на разные темы.

Годовой комплект журнала „За Рулем" содержит 980 иллюстраций — чертежей, рисунков и фото.

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ* Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

Главлит № А—53.624. Стат.-форм. Б 5—176 × 250 мм. Отп. в 7 тип. „Мосполиграфа". Филип., 13. З. Т. 456. Тираж 40.000

ИЗДАНИЯ „ОГОНЬКА“ НА 1930 ГОД



МАССОВЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ АВТОДОРА

ЗА РУЛЕМ

выходит 2 раза в месяц.

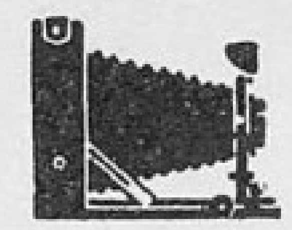
ЖУРНАЛ В 1930 ГОДУ
СНИЖАЕТ ЦЕНУ
дает 24 №№ журнала и 24 выпуска

«БИБЛИОТЕКИ ЗА РУЛЕМ»
охватывающей все основные вопросы автомоторного, водомоторного и дорожного дела и автодоровского движения.

АВТОДОРОЖНЫЙ АЛЬМАНАХ
большую богато-иллюстрированную книгу (всем подписчикам за доплату в 1 рубль).

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА на 1930 г.:
„ЗА РУЛЕМ“ без библиотеки: 12 м.—4 р., 6 м.—2 р. 15 к., 3 м.—1 р. 10 к., 1 м.—40 к.

„ЗА РУЛЕМ“ с приложением „Библиотеки За Рулем“: 12 м.—8 р., 6 м.—4 р. 50 к., 3 м. 2 р. 40 к.



Журн. фото-любительства и фоторепортажа (выходит 2 раза в мес.)

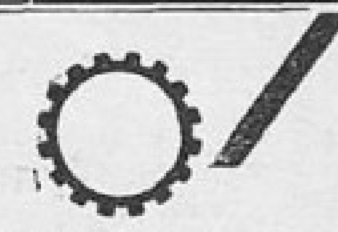
СОВЕТСКОЕ ФОТО

в 1930 году дает 3 **приложения:**
ФОТОБИБЛИОТЕКА
КАЛЕНДАРЬ-СПРАВОЧНИК ФОТОГРАФА
ФОТОАЛЬМАНАХ 1930 ГОДА

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
журнал без приложений: год—6 р., полгода—3 р., 3 м.—1 р. 50 к., 1 м.—60 к. **Вносящим сразу годовую плату—бесплатная премия:** „Календарь-Справочник Фотографа“; остальным подписчикам „Календарь“ за доплату в 1 рубль.

Журнал с приложением б-ки: год—12 р., полгода—6 р., 3 мес.—3 р. Трехмесячная подп. принимается только с 1/I, с 1/IV, с 1/VII и с 1/X. **Вносящим сразу годовую плату две бесплатных премии:** 1) „Календарь-Справочник Фотографа“ и 2) Коленкоровая папка с золотым тиснением для „Советского Фото“ за 1930 г.

ВСЕ ПОДПИСЧИКИ
за доплату в 1 р. 50 к. получат „ФОТОАЛЬМАНАХ“ 1930 года.



Массовый популярно-технический ежемесячный журнал

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

В 1930 г. „Изобретатель“ вводит **ЗАОЧНЫЕ КУРСЫ ДЛЯ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ**, широко ставит новый отдел **ОБМЕН ОПЫТОМ** и расширяет отдел **УЧИСЬ ИЗОБРЕТАТЬ.**
Опубликовывает все плановые задания по изобретательству и изобретательские **конкурсы**

В 1930 г. „Изобретатель“ дает ДВА ПРИЛОЖЕНИЯ:
12 выпусков БИБЛИОТЕКИ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ

СПУТНИК ИЗОБРЕТАТЕЛЯ
(всем подписчик. за доплату в 1 р.)

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:
„Изобретатель“ без приложений: 12 м.—3 р. 50 к., 6 м.—1 р. 80 к., 3 м.—1 р. и 1 м. 35 к.

„Изобретатель“ с приложением библ. „Изобретатель“ 12 м.—6 р., 6 м.—3 р. 25 к., 3 м.—1 р. 75 к.

ОРГАН ФЕДЕРАЦИИ ОБЪЕДИНЕНИЙ СОВЕТСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

ЛИТЕРАТУРНАЯ ГАЗЕТА

В 1930 ГОДУ выходит каждые 7 дней

самый распространенный в СССР орган, посвященный вопросам литературы, художественного творчества и писательской общественности; газета освещает важнейшие проблемы литературной жизни; в постоянном отделе учебы дает советы и указания начинающим писателям; помещает рассказы, стихи и очерки лучших советских и иностранных писателей. Газета является необходимым пособием для работы литературных кружков учебных заведений, клубов, изб-читален, библиотек, политпросветов, культучреждений и др.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: год—2 р. 50 к., 6 мес.—1 р. 25 к., 3 мес.—65 к.



ЖУРНАЛ ТЕОРИИ и ПРАКТИКИ ПЕЧАТИ

ЖУРНАЛИСТ

ВЫХОДИТ 2 РАЗА В МЕСЯЦ. ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ В 1930 ГОДУ

БИБЛИОТЕКА ЖУРНАЛИСТА

В БИБЛИОТЕКУ ВХОДЯТ 4 КНИГИ НА СЛЕДУЮЩИЕ ТЕМЫ:

1) Печать—организатор общественного мнения во время и накануне войны. 2) Организация иностранных редакций и газетного производственного процесса. 3) Какой должна быть типичная окружная рабочая и крестьянская газета. 4) Что такое очерк, каким он должен быть и как его делать.

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА: Без приложений: 12 м.—6 р. 50 к., 6 м. 3 р. 50 к., 3 м.—2 р., 1 м.—70 к. С приложением „БИБЛИОТЕКИ ЖУРНАЛИСТА“: 12 м.—10 р., 6 м.—5 р. 50 к., 3 м.—2 р. 75 к.

СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР, 11. АКЦ. ИЗДАТ. ОБЩЕСТВУ **„ОГОНЕК“** ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ И НА ПОЧТЕ

Цена 25 коп.

1930 год

будет решительным и переломным годом в работах по автомобилизации и дорожному строительству СССР

Соответственно общему под'ему автомобилизации страны

в 1930 году

центральный орган Автодора—двухнедельный иллюстрированный журнал

ЗА РУЛЕМ

(третий год издания)

НЕ УМЕНЬШАЯ ОБ'ЕМА, СНИЖАЕТ СВОЮ ЦЕНУ

„ЗА РУЛЕМ“ В 1930 ГОДУ ДАСТ СВОИМ ПОДПИСЧИКАМ

24 номера массового иллюстрированного популярно-технического и общественно-литературного журнала и **2 ПРИЛОЖЕНИЯ**.

1. **24 ВЫПУСКА (по 2 печ. листа) „БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“, охватывающей все основные вопросы автомоторного, водомоторного и дорожного дела и автодоровского движения.**
2. **„АВТОДОРОЖНЫЙ АЛЬМАНАХ“— большую, богато-иллюстрированную книгу.**

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА на 1930 год:

„За Рулем“ без приложений:

12 мес.	4 руб. — коп.	3 мес.	1 руб. 10 коп.
6 „	2 „ 15 „	1 „	— „ 40 „

„За Рулем“ с приложением „Библиотеки „За Рулем“:

12 мес.	8 руб. — коп.	3 мес.	2 руб. 40 коп.
6 „	4 „ 50 „		

„Автодорожный альманах“ для подписчиков 1 р.

ПЕРЕВОДЫ НАПРАВЛЯТЬ: Москва 6, Страстной бульвар, 11, „Огонек“.

Подписка принимается также всюду на почте.